



Nello Rega

In volo,
missione dopo missione

**/// RIVISTA
MILITARE**

Uomini, uniformi, mezzi, preparazione, missioni, paure e successi. Come descrivere tante pagine di storia dell'Aves, l'Aviazione dell'Esercito, se non con parole e immagini? Nasce così, quasi per immortalare la fugace quotidianità di militari ed elicotteri, un incontro nel Comando dell'Aves a Viterbo. Un tavolo



attorno al quale si ritrovano un giornalista e i protagonisti di tante pagine di ordinaria fedeltà alla patria. L'orgoglio di pilotare un elicottero tutto italiano, la fierezza di poter esprimere professionalità e doti tecniche durante un'operazione di volo, la paura nel non sapere cosa si nasconde in una distesa di deserto, il dolore durante l'ultimo saluto ai compagni caduti, la distanza irrimediabile da famiglia e affetti. Sentimenti che si intrecciano in un racconto che va avanti tutta la notte, tra lacrime, sorrisi, sogni e speranze. E ancora: il tempo da occupare a migliaia di chilometri di distanza da casa, il coraggio da infondere ai soldati, il primo abbraccio sognato per mesi e finalmente dato appena tornati a casa dopo l'ennesima missione. Ora dopo ora le parole hanno attraversato anime e coscienze, fino a unirle indissolubilmente. Volo dopo volo, missione dopo missione. Aves.



In volo, missione dopo missione

di Nello Rega

 **RIVISTA
MILITARE**

Hanno collaborato:

Per la correzione dei testi:

Omero Rampa

Per il progetto e l'elaborazione grafica:

Raffaele Gerardi - iabadabadu.it

**RIVISTA
MILITARE**

Direttore Responsabile

Marco Centritto

© 2006
Proprietà letteraria artistica
e scientifica riservata

Finito di stampare nel mese di marzo 2006
dalla Società Editrice Imago Media
81010 Dragoni (CE) Tel. 0823 866710
www.imagomedia.it

A Simone, Giuseppe, Marco,
Massimiliano, Marco.

*A tutte le donne e a tutti gli uomini
che hanno sacrificato la loro vita per la Patria.
Per dovere, fedeltà e passione.*





INDICE

■ Presentazione

9

■ L'Aviazione dell'Esercito Italiano

11

■ Capitolo 1

Missione dopo missione

21

■ Capitolo 2

Al tavolo dei racconti

29

■ Capitolo 3

In volo da... primo della classe

37

■ Capitolo 4

Ali italiane

47

■ Capitolo 5

Nati... con le stellette

57

■ Capitolo 6

Ovunque, Aves

65

■ Capitolo 7

Quel giorno, l'ultimo saluto

73

■ Capitolo 8

Coconuts e dintorni

81

■ Capitolo 9

Le lacrime dell'Aves

89

■ Capitolo 10

Unico, tutto italiano

97

■ Capitolo 11

Tratti di colore

105

■ Schede Tecniche

114



Negli ultimi anni di storia mondiale abbiamo assistito a una radicale evoluzione delle relazioni internazionali, che hanno anche comportato l'adeguamento degli strumenti militari che sono stati calibrati per dare risposta alle nuove esigenze di difesa e di sicurezza.

Nella recente logica della contrapposizione dei blocchi, che per lungo tempo ha caratterizzato le organizzazioni degli eserciti, ci si è dovuti confrontare con una situazione più complessa e di più difficile gestione per la molteplicità delle spinte conflittuali che si sono risvegliate con connotazione di più spiccata imprevedibilità.

L'Esercito, strutturato in passato per fronteggiare un eventuale attacco condotto lungo i confini nazionali, ha visto modificati e ampliati i suoi compiti e ha dovuto ristrutturarsi per fronteggiare le frequenti esigenze di intervento a tutela della pace in zone anche molto lontane dalla madrepatria.

L'Aviazione dell'Esercito ha vissuto questa evoluzione di pari passo con le altre componenti della Forza Armata. Nata negli anni 50, è andata gradualmente rafforzandosi e aumentando di importanza, passando in questo mezzo secolo dalla capacità iniziale di osservazione e collegamento all'aeromobilità.

Tale processo si è concretizzato nell'acquisizione di materiali in grado di operare sempre più proficuamente con le unità terrestri, fino a inquadrare alcune di queste ultime in moduli operativi permanenti organizzati a livello Brigata. È il caso della Brigata Aeromobile.

Tali strutture sono idonee a consentire un valido ed economico impiego delle risorse disponibili per migliorare l'operatività in ambito multinazionale.

Tutto questo ha consentito alla Specialità di imporsi quale componente irrinunciabile di ogni strumento operativo che l'Esercito debba proiettare fuori dai confini nazionali, come avviene in Bosnia, Kosovo, Libano, Iraq e Afghanistan.

Quanto fatto finora e i risultati conseguiti sono da ascrivere prevalentemente alla capacità degli uomini e delle donne che compongono la Specialità. Personale fortemente motivato, particolarmente preparato e permeato di una carica di umanità che veramente contraddistingue il soldato italiano.

In tale contesto questo libro dipinge e racconta, con la maestria e la linearità avvincente di Nello Rega, le storie di alcuni protagonisti impegnati nello svolgimento delle più recenti missioni fuori area: Sono Piloti, Specialisti e Personale di supporto che amano intensamente la loro professione intendendola come una vera e propria "missione". Amano e curano il loro elicottero come si può amare e curare il proprio destriero. Hanno imparato a conoscerlo, apprezzarlo e impiegarlo affidando la loro e l'altrui vita alla capacità di sopravvivenza tecnologica di questo mezzo. A volte gli rivolgono la parola, lo esortano a fare meglio: non sono visionari ma persone profondamente convinte di quello che fanno e orgogliosi di come e perché lo fanno.

Nello Rega, profondo conoscitore dell'animo umano, ha saputo cogliere questi aspetti e raccontarli con avvincente naturalezza.

IL COMANDANTE DELL'AVIAZIONE DELL'ESERCITO

Generale di Brigata Enzo STEFANINI



Le origini dell'Aviazione dell'Esercito Italiano risalgono all'anno 1951 quando, in seguito all'ingresso dell'Italia nella NATO ed al conseguente riarmo delle nostre FF.AA., grazie agli aiuti militari statunitensi previsti dal Piano Marshall, un gruppo di 15 Ufficiali delle varie armi venne addestrato negli Stati Uniti al pilotaggio ed alla manutenzione dei velivoli leggeri da osservazione Piper.

Alloro rientro questi precursori, denominati "Piloti Osservatori" (P.O.), divennero gli istruttori di volo ed i tecnici per la Specialità che venne costituita alle dipendenze dell'Ispettorato di Artiglieria per conto della Scuola di Artiglieria di Bracciano e che prese il nome di Aviazione Leggera dell'Esercito (ALE).

Per le necessità addestrative e manutentive del materiale aeronautico venne creato un apposito Campo di Volo nei pressi della stessa Scuola e si iniziarono a brevettare i nuovi aviatori dell'Esercito: dopo pochi anni tale Scuola si trasferì a Viterbo dove tutt'ora opera.

Come simbolo della novella organizzazione fu adottata l'aquila di pilota sormontata dalla fiaccola dell'Osservazione Aerea, richiamandosi idealmente all'attività di volo svolta dagli Ufficiali dell'Esercito nell'ambito dell'Aeronautica Militare.

La stessa effigie costituì il distintivo di merito dei P.O. mentre gli Specialisti vennero contraddistinti da due ali racchiudenti un'elica verticale.

I velivoli impiegati erano gli stessi Piper nei modelli L18 ed L21 e, con l'afflusso progressivo dei quali (circa 300 esemplari), si diede vita ai reparti operativi costituiti da Sezioni Aerei Leggeri (SAL) poste alle dipendenze dei Comandi di GG.UU., dei Reggimenti e delle Scuole e disseminate su tutto il territorio nazionale.

Nel 1956 si ebbe l'introduzione dei velivoli ad ala rotante che si affiancarono agli aerei dando dapprima vita alle Sezioni Elicotteri da Ricognizione (SER) e, successivamente, con la diffusione degli elicotteri a turbina, ai Reparti Elicotteri Uso Generale (REUG).

Lo sviluppo della consistenza e degli impieghi dell'ALE portarono, nel 1959, alla costituzione dell'Ispettorato dell'ALE per il coordinamento dei compiti operativi e tecnico-logistici della Specialità.

Nel 1963 si ebbe la prima ristrutturazione della Specialità con la soppressione delle SAL e la creazione dei Reparti Aviazione Leggera (RAL), che comprendevano aerei da osservazione ed elicotteri da ricognizione posti alle dipendenze della GG.UU.. In occasione del ventennale della Specialità, nel 1971, fu concesso il "Basco Azzurro" come copricapo esclusivo degli appartenenti all'ALE; successivamente, vennero anche assegnate

le mostrine da bavero ed il fregio per il basco.

Nel 1976 una nuova organizzazione portò allo scioglimento dei RAL e dei REUG e alla nascita dei Raggruppamenti ALE e dei Gruppi Squadroni ALE mantenendo le stesse dipendenze ordinarie.

Nel 1983 si è data vita all'Associazione Nazionale Aviazione Esercito raggruppante tutti gli Osservatori Aerei, i Piloti e gli Specialisti in servizio ed in quiescenza.

Al pari passo con i mutamenti organici della Forza Armata, anche i reparti dell'ALE hanno assunto progressivamente una sempre maggiore consistenza ed autonomia ordinativa, assolvendo a nuovi impegni operativi, con la progressiva partecipazione alle missioni all'estero, sotto l'egida dell'ONU, della NATO o dell'Unione Europea, isolatamente o al seguito di reparti organici terrestri.





Anche il materiale aereo, sempre al passo con i tempi, con una graduale riduzione della componente ad ala fissa a favore di quella ad ala rotante, ha conferito un adeguato livello di aeromobilità alle forze terrestri nazionali nonché, con l'avvento degli elicotteri armati e da combattimento, un consistente concorso di fuoco.

Nel 1993 la Specialità abbandonò l'attributo di "Leggera" per divenire "Aviazione dell'Esercito" (AVES) trasformando i Raggruppamenti in Reggimenti e, dopo una parentesi brevissima (1999-2003) nella quale ha assunto l'appellativo di "Cavalleria dell'Aria", è ritornata dal 2003 alla precedente denominazione.

A maggio 2001 la Specialità ha celebrato i suoi 50 anni di attività con l'inaugurazione a Viterbo del "Monumento al Basco Azzurro", con il quale si è voluto ricordare le diverse decine di piloti e specialisti che nel periodo trascorso hanno perso la vita in incidenti aerei.

Sotto un profilo prettamente *operativo* la Specialità dispone di unità che fanno parte:

- delle forze di manovra:
sono i reggimenti che per tipologia di mezzi - essenzialmente elicotteri da combattimento affiancati da elicotteri multiruolo - sono in grado di conferire a complessi aeromobili la capacità di condurre azioni significative (azioni aeromobili) ovvero di operare anche in piena autonomia (azioni aeromeccanizzate);
- delle forze di supporto alla manovra:
sono le rimanenti unità destinate a concorrere in varia misura e con varie modalità alle attività delle suddette forze di manovra.

Sotto un profilo puramente *ordinativo*, invece, le unità dell'Aviazione dell'Esercito sono distribuite in due diversi comparti: da una parte quelle addestrative ed operative facenti capo al Comando delle Forze Operative Terrestri e, dall'altro, quelle preposte alle attività di mantenimento di 2° livello tecnico e cioè i reggimenti di sostegno dipendenti dall'Ispettorato Logistico dell'Esercito.

Le unità del primo gruppo, in particolare, sono inquadrare in vari Comandi dell'area operativa e, precisamente:

Nel Comando Aviazione dell'Esercito sono inquadrati la *Brigata Aviazione dell'Esercito* e il *Centro Addestrativo Aviazione dell'Esercito*.

• a sua volta la Brigata Aviazione dell'Esercito ha alle sue dipendenze:

- 1° rgt. AVES "ANTARES" (Viterbo)
- 2° rgt. AVES "SIRIO" (Lamezia Terme)
- 4° rgt. AVES "ALTAIR" (Bolzano)
- 28° gr. sqd. AVES "TUCANO" (Viterbo)
- Sqd. ITALAIR (Libano)

• il Centro Addestrativo Aviazione dell'Esercito ha alle sue dipendenze:

- 1° gr. sqd. AVES "AURIGA" (Viterbo)
- 21° gr. sqd. AVES "ORSA MAGGIORE" (Cagliari)
- gr. sqd. sos. AVES "SESTANTE" (Viterbo)

• nel 1° Comando Forze di Difesa è inquadrata la Brigata Aeromobile "FRIULI" con i due reggimenti dipendenti:

- 5° rgt. AVES "RIGEL" (Casarsa della Delizia)
- 7° rgt. AVES "VEGA" (Rimini).

È da precisare che il Comando Aviazione dell'Esercito esercita il comando "pieno" sulle unità direttamente dipendenti mentre sulle rimanenti esplica funzioni ispettive e di coordinamento in campo tecnico-specialistico.

Per completare il quadro complessivo della specialità, vanno ricordate le unità di sostegno che, come detto, fanno parte dell'Ispettorato Logistico dell'Esercito. Queste sono:

- 1° rgt. sos. AVES "IDRA" (Bracciano)
- 2° rgt. sos. AVES "ORIONE" (Bologna)
- 3° rgt. sos. AVES "AQUILA" (Bergamo)
- 4° rgt. sos. AVES "SCORPIONE" (Viterbo).

Per concludere, merita di essere sottolineato il rilevante impegno che tutte le suddette unità sostengono nell'ambito delle missioni di supporto della pace in atto all'estero.

Al momento operano in:

- LIBANO (missione ONU)
- BOSNIA (missione EU)
- KOSOVO (missione NATO)
- ALBANIA (missione EU)
- IRAQ (missione ONU)
- AFGHANISTAN (missione ONU)





In volo, missione dopo missione







Capitolo 1

Missione dopo missione

Che strano, tutto era cominciato per caso. La telefonata, l'invito, il fiume di parole che attorno a un tavolo ci aveva fatti tornare indietro e portati a migliaia di chilometri da qui. Sta per spuntare l'alba e i fari della mia auto infrangono il buio della strada. Ancora una cinquantina di chilometri e, finalmente, sarò a casa. Non riesco a staccare la mente dagli sguardi di quegli uomini così forti e, al tempo stesso, tanto attenti a non dimenticare la loro missione e il loro impegno.

Eppure, questa volta, sono riuscito ad ascoltare il loro cuore e a vedere la loro anima. Esercitazioni, missioni, preparazione. Parole che avevo già sentito mille volte, ma ieri è stato diverso. A volte basta davvero poco per incontrare le emozioni e viverle. È stato un profondo insegnamento, anche per chi deve





raccontare la quotidianità delle cronache internazionali e continuare a prendere appunti sul taccuino. La distanza per arrivare a casa si fa sempre più vicina. La luce del sole sta allontanando la notte e i pensieri vagano. Voglio inviare un messaggio all'organizzatore della serata, scrivergli un grazie per i momenti trascorsi insieme e, perché no, fissare un altro incontro.

Il miracolo della tecnologia mi facilita il compito. Tasti che compongono parole, virgole, punti. L'invio. Spero che il messaggio sia arrivato a destinazione. Un'altra modalità nel telefonino e capisco che l'sms è arrivato.

Strano anche il modo per incontrarsi e scambiarsi appunti di viaggio e impressioni dei luoghi conosciuti. È stato tutto stravagante e interessante. Il padrone di casa l'ho conosciuto

in Iraq un anno fa. Avevamo avuto l'opportunità di parlarci diverse volte e, in più di una occasione, scambiarci impressioni. Mi aveva colpito il suo modo di affrontare la quotidianità a Nassiriya. Era il Comandante della missione "Antica Babilonia", ma nei suoi modi c'era sempre un comportamento da padre, fratello maggiore. Esperto di disavventure e capace





di infondere coraggio ai suoi uomini, era visto da tutti come un punto di riferimento per andare avanti, affrontare un'altra giornata, sopportare rischi e risolvere problemi.

Stare lontani da casa per quattro mesi non è facile. Tutto quello che nella quotidianità è ovvio, a portata di mano, accessibile, laggiù diventa un'impresa. A quest'ora della notte con il mio cellulare, compagno inseparabile, ho inviato un messaggio. Sono reperibile, posso chiamare i miei affetti e augurare la buona notte o dire buongiorno. A sud di Baghdad, nella nebbia della sabbia di Nassiriya anche telefonare in Italia è qualcosa di straordinario. Ci sono le cabine telefoniche, qualcuno ha il satellitare. Non è la stessa cosa che farlo comodamente e normalmente nel nostro Paese. Poi, le notizie che arrivano nelle nostre case. Un attentato a Najaf, un'autobomba nel mercato di Falluja, un attacco a un convoglio militare nel deserto, un elicottero italiano colpito dal fuoco dei guerriglieri iracheni. Chi resta a casa ad aspettare marito, fidanzato, figli, guarda con ossessione queste scene di sangue e pensa. Spera che nel bollettino quotidiano di morti e feriti non ci sia quel nome, pronunciato sempre e solo per amore. Questi uomini e queste donne, schierate in un teatro difficile e poco conosciuto, devono tranquillizzare, ridare fiducia, inviare speranze.

Lui, il Comandante, l'ho visto lavorare anche per questo. Così come con sceicchi e imam locali. Riunioni, colloqui, incontri. Tutti per facilitare il lavoro di tremila persone e rendere più gradevole e sicuro il "soggiorno" in un territorio di oltre diecimila chilometri quadrati, con insidie in ogni angolo di terra. Il suo sguardo era rassicurante ma i suoi occhi, in fondo, nascondevano tensioni. Per quello che sarebbe stato a fine giornata e per le incognite da affrontare.



Come quelle dei suoi elicotteri. Tempeste di sabbia, pochissimi punti di riferimento sul territorio, attività notturne e... possibilità di essere colpiti dai guerriglieri. È necessario lavorare con passione, accuratezza, professionalità e non dare mai nulla per scontato.

Ieri ho rivisto gli stessi occhi di laggiù, le stesse emozioni vissute e l'identica voglia di andare avanti. Missioni nelle quali ha sempre creduto, desiderio di riportare la pace e onorare la sua uniforme. Di diverso ci sono solo le parole. Più forti, pregne di maggiori certezze e autentica sincerità. Mi hanno colpito, incuriosito, stregato. Come i racconti di altri compagni di



viaggio e avventura. Anche loro con cento esperienze e migliaia di storie da raccontare. Paure, emozioni, soddisfazioni, tensioni. Un mare di quotidianità dal quale imparare e per il quale continuare a vivere. Così, missione dopo missione.







Capitolo 2

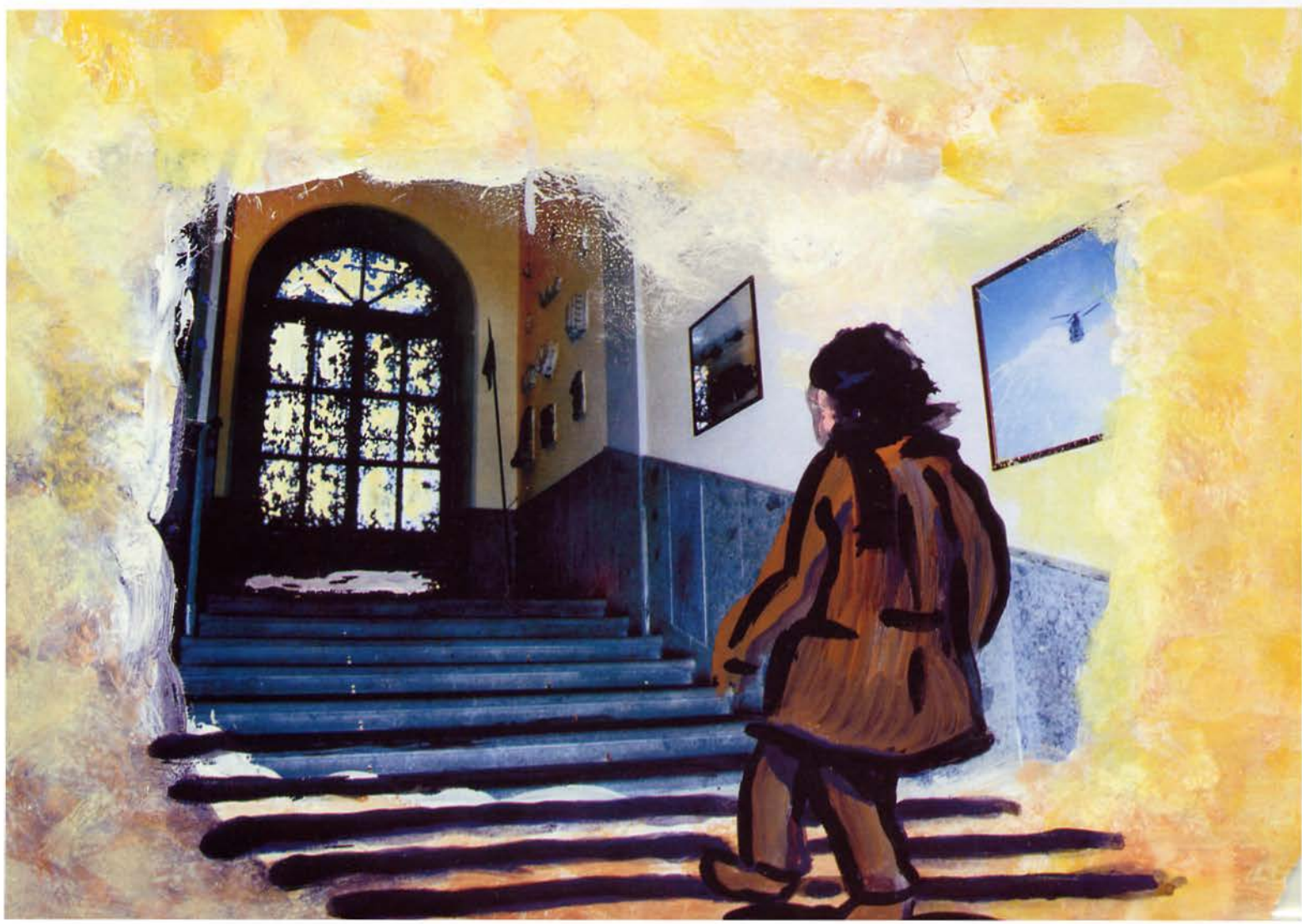
Al tavolo dei racconti





Il luogo dell'appuntamento è davvero suggestivo. La strada si inerpica nel cuore della città, attraverso la storia millenaria. Una sbarra ferma la voglia di proseguire. Con voce gentile e fare deciso mi chiedono i documenti. Un'altra sbarra si apre ed eccomi nel piazzale. Dentro ci sono decine di auto, qualche moto. È il comando dell'Aviazione dell'Esercito, meglio conosciuta come Aves.

È un edificio storico, una volta residenza dei Papi. Sono nel cuore di Viterbo, una città dai trascorsi gloriosi e dal presente vibrante. Si vedono ancora i segni del tempo che fu e, cercando di immaginare, si possono sentire suoni e percepire rumori.





È la prima volta che vedo un Comando militare in un posto così affascinante.

Varcato il portone, mi ritrovo in un luogo surreale, quasi magico. Scale enormi, volte a dismisura, pareti decorate. Ci sono le glorie di questo pezzo di storia dell'Esercito Italiano, i cimeli, le targhe per non dimenticare i tanti eroi caduti per una causa nella quale credevano. Due rampe di scale con gradini bassi e agevoli e mi ritrovo al primo piano. C'è un corridoio lungo un centinaio di metri, con porte a destra e a sinistra. Un ufficiale mi aspetta e mi chiede di seguirlo. Una porta, un'altra. Poi, l'incontro.

È seduto alla sua scrivania. Ha l'aria rilassata e gioviale. L'avevo conosciuto un anno prima, non a Viterbo. Avevamo diviso attese e impazienti azioni. Ricordo le sue parole, la saggezza dei suoi moniti, la filosofia del suo pensiero. Ed ora lo ritrovo qui ad aspettarmi. Ma perché?

“Il viaggio è andato bene? Vuole un caffè?”. Va bene così, sono solo curioso del motivo dell'invito. Un'altra missione alla quale si sta preparando o un'altra partenza imminente? Non riesco a capire. Continuo a guardare i suoi occhi. Sulla sua uniforme

sono evidenti i segni di passato e presente. E il futuro? Il Generale Enzo Stefanini non fa misteri e soddisfa le mie curiosità.

“Caro Rega, l’ho invitata perché volevo fare una rimpatriata tra persone che hanno vissuto le stesse esperienze, tra militari e un civile che ha condiviso tante missioni”.

Una serata per stare insieme e raccontarsi le vite vissute? Perché proprio io? “Non ci sono risposte alla sua domanda. Ho letto cosa ha scritto e ho percepito cosa ha vissuto con noi. E poi, ci sono simpatie che non possono essere spiegate”.

Il complimento mi fa arrossire e la voglia di capire non riesce a farsi da parte. “Da febbraio ho assunto questo Comando che, per un pilota di elicotteri come me, è la massima ambizione possibile. Comando uomini e mezzi, ma ancora non riesco a capire molto del mondo della comunicazione. Non riesco a percepire il perché di tanta ostinazione nel non voler vedere. Si parla di sangue, violenze, attentati, attacchi. Ogni giorno risuonano parole macabre in tv, alla radio, sui giornali. Una in particolare mi colpisce e mi preoccupa: guerra”.

Un’occhiata ai suoi tanti cimeli militari disseminati nella stanza.

“Guerra è una parola orribile. Riporta alla mente distruzione, catastrofi, povertà, sofferenze. La guerra c’è solo in Iraq e Afghanistan o la viviamo tutti i giorni? Quante persone muoiono sulle nostre strade ogni settimana? Quante persone non riescono ad ottenere risposte concrete a malattie come tumore o Aids? E le violenze? Non è violenza il turbine di notizie sulle previsioni del tempo? Ci parlano di temporali in arrivo, fiumi in piena,





piogge insistenti, nevicata. Se questa non è violenza! È meglio che mi fermo qui, preferisco non continuare. Sarei troppo critico e poco disponibile verso certi atteggiamenti”.

Le parole di Stefanini o meglio, il Generale di Brigata Stefanini, mi hanno sorpreso. Mentre parlava, immaginavo le scene che descriveva. Rivedevo le paure vissute in Iraq e i rischi di tante donne e uomini lontani da casa che indossano l'uniforme con i colori italiani. I loro doveri e il loro sacrificio, il credo e l'onore. Così come il percorso militare di questo grande uomo. Accademia Militare di Modena, Scuola di Applicazione di Torino, laurea in Scienze Strategiche, Scuola di Guerra, missioni all'estero, comando in Iraq. Poi, un dato che mi ha sempre incuriosito: oltre quattromila ore di volo, la metà delle quali su elicotteri militari.

A soli 53 anni molti traguardi e tantissime ore trascorse sopra la terraferma, forse con tensioni e preoccupazioni. Davvero un bell'esempio di percorso militare e, attualmente, di prestigio nel mondo delle stellette. Le sue parole, poi, regalano saggezza e momenti di riflessioni.

Dal giorno in cui sono arrivato qui, al Comando Aves di

Viterbo, ho pensato al nostro incontro. A quando ci siamo scambiati sensazioni ed emozioni”.

Il Comandante continua ad elargire complimenti.*

“Ho anche ripensato a quante volte si è parlato dei nostri elicotteri senza conoscerne dinamiche, potenzialità, capacità e tecnologia. Possono sparare ma, soprattutto, servono a dare tranquillità a militari e civili. Come quando si ha una pistola. Tutti possono riuscire a premere il grilletto. Chi è bravo davvero riesce a tenere





a freno gli istinti e riportare la pace. Un buon militare è quello che riesce a controllare le situazioni, concentrarsi sulle sue attività e a lasciare le richieste del cuore lontane mille miglia dagli avvenimenti. Con una buona testa sulle spalle si riesce a garantire pace, sicurezza, dialogo. Così come a dare speranze a chi le ha perse e sorrisi a chi soffre. In Iraq ho vissuto attimi di tensioni durante i quali ho pensato a cosa fare, come trovare la giusta via d'uscita. Ho anche diviso momenti di grandissima solidarietà con gli iracheni, abbiamo avviato progetti di cooperazione, creato migliaia di posti di lavoro, dato soldi a chi non aveva più un centesimo in tasca. Questo significa anche essere buoni soldati, comandanti in gamba e veri italiani". Pronunciando queste ultime parole, Stefanini ha ritrovato il sorriso che avevo visto tante volte. I suoi occhi si sono infiammati di affetto e ottimismo. Credo, però, che le parole guerra, distruzione, violenze, non rientrino nel suo vocabolario.

"A questo punto, le presento altri invitati alla nostra rimpatriata. Sono militari che hanno partecipato a tante missioni, piloti con molta esperienza e migliaia di ore di volo. Le è piaciuta la mia idea di raccontarci qualche esperienza vissuta a migliaia di chilometri da qui e rivivere momenti belli e brutti? Non mi prenda per paternalista, ma credo che la memoria aiuti a vivere meglio il presente e a ritrovare il sorriso".

Nella stanza entrano altre uniformi, altri sguardi interessanti e mille storie da raccontare. Che bella idea! Ritrovarsi e trascorrere una serata diversa. Militari e civile, piloti e giornalista. Insieme, a ricordarci e raccontarci.





Capitolo 3

In volo da... primo della classe

Capitolo 3

In volo da... primo della classe



Tricolore italiano e verde militare occupano la stanza del nostro incontro. Mi sento accerchiato da esperienze e storie. Per un civile, abituato a frequentare uniformi e a confrontarsi con realtà differenti da quelle di un cronista, è una situazione strana.

Al tavolo ci sono volti e sguardi che racchiudono speranze, sogni, certezze. Come il Capitano Roberto Guidolin. A dispetto del suo nome, le sue origini si perdono in Toscana. I suoi occhi regalano simpatia mista a curiosità.

“Questo è uno dei nostri miglior piloti di ‘129’, ma anche uno





dei nostri militari più affascinanti. Ah, se mi sentisse ora la moglie!”.

Il giudizio del Generale fa cadere anche l’ultima barriera formale che ancora resisteva. Un Capitano così giovane e anche così bravo?

“Grazie per il giovane ma ho raggiunto già i quarant’anni. Non mi sento vecchio, ma avverto che è il tempo è trascorso velocemente”.

Guidolin ha l’aria di un primo della classe ma “condito” con un pizzico di sarcasmo e ironia. “Devo imparare ancora molto, e questo il Comandante lo sa benissimo. Mi piace molto il mio lavoro e in famiglia sono felicissimo”.

La mia mente corre lontano. Il padrone di casa ha parlato prima di ‘129’. Lo ricordo bene, la sua forma inimitabile e grintosa. La prima volta l’ho visto in Iraq, aveva appena portato a termine una missione. I suoi colori, l’aria da gigante buono, lo sguardo da uccello rapace. Eppure dentro nasconde un cuore come quello dei militari italiani: pronto a difendere la sicurezza, sinuoso nei comportamenti, intraprendente nelle risposte.





Cosa si prova a pilotarlo? “E’ un gioiello di tecnologia, un elicottero che tutto il mondo ci invidia”.

La risposta del Generale è quella che immaginavo ma vorrei un giudizio più umano. Guidolin mi guarda e prova a farmi essere con lui durante una missione virtuale. “Molti lo hanno giudicato uno strumento di morte. È vero, è dotato di armamenti, può sparare, può far male. Quando sei a bordo e lo piloti capisci,





però, che questa è pura teoria. In Iraq l'ho usato tante volte e ho sempre apprezzato le sue capacità. È un elicottero che consente di effettuare missioni esplorative, può fare da scorta ad altri velivoli e permette di potersi difendere senza problemi in caso di attacco. A Nassiriya siamo riusciti a scovare i nascondigli dei guerriglieri, neutralizzare centrali del terrore, fermare preparativi di violenze contro la popolazione. È come avere una pistola in mano. Tutti possono sparare. Forse, è la cosa più semplice del mondo. Si preme il grilletto e si fa fuoco. Cosa diversa è avere una pistola e usarla per neutralizzare il nemico senza ricorrere ai proiettili". Ma è sicuro così come si dice? "Nulla è sicuro. Mai. Solo l'esperienza e l'addestramento continuo e qualificato possono garantire a noi piloti di sentirci sicuri e pronti a qualsiasi





evenienza. Bisogna avere paura per sentirsi meno spavaldi. Se si teme qualcosa la si riesce anche a vincere”.

Guidolin parla come nel giorno di inaugurazione di un'Accademia militare. Le sue parole incontrano lo sguardo attento dei presenti. In Iraq ha avuto paura? Gli occhi convergono verso il mio sguardo, la voce si fa più sicura. “No. Non ho mai dovuto affrontare situazioni di pericolo così forti da avere paura. Ho avuto tensione, molta. Prima di partire per Nassiriya avevo raccolto informazioni, avevo sentito colleghi parlare delle esperienze laggiù, avevo visto, come tutti, i telegiornali e i bollettini di guerra. Una volta arrivato lì la sensazione è stata diversa. Vivere direttamente è un'altra cosa”.

E la paura di pilotare? A questa domanda i miei compagni di serata sorridono. Forse per scaramanzia? “Essere pilota non ci conferisce la conoscenza di tutto. Possiamo conoscere le cartine, i percorsi, gli elicotteri, la meccanica. Molte cose ci possono essere ignote. Solo l'attenzione massima e l'esperienza possono darci una grande mano. Io ho duemila ore di volo al mio attivo ma devo fare ancora tanto. Ogni giorno mi addestro, seguo aggiornamenti, studio. Per conoscere il '129' occorre leggere libri, sapere come è fatto e, poi, pilotarlo. Se un pilota riesce a fare tutte queste cose, la percentuale di pericolo è quasi pari a zero”. Tutto questo non fa sentire il pilota una sorta di macchina? “Assolutamente no. L'addestramento è come l'allenamento per uno sportivo. Ogni giorno, tutti i giorni dell'anno. Ma quando siamo in missione conta anche l'aspetto umano. Gestire le situazioni con l'esperienza maturata, le



sensazioni provate, le intuizioni. Non siamo macchine ma uomini". Ascolto le parole di Guidolin e penso a quante volte ho provato la paura. In Iraq, Albania, Algeria, Libano. Sono attimi che fermano il cuore e aumentano il battito del cervello. Si pensa a quello che si è fatto fino a quel momento, alle cose più strane. Mancano il respiro e le parole. Come d'impulso magico arriva la risposta all'emergenza. Ci si sente più concentrati per affrontare il pericolo. Quando tutto è passato ci si ritrova nelle proprie emozioni. E i Generali hanno mai avuto paura? "Certamente. Forse più dei Capitani. Sicuramente perché sono più anziani e con più anni di esperienza. La paura, per quanto mi riguarda, l'ho provata sia in Iraq che in Italia. Da noi le situazioni di pericolo non sono mica così rare. Si pensa sempre a Baghdad e Nassiriya. Sono stato lì per più di quattro mesi e di cose brutte ne ho viste tante. E qui da noi? Avete mai visto da vicino un incidente d'auto? Parlo di quelli rocamboleschi con tanto di incendio finale. Ogni volta che mi trovo davanti a uno spettacolo del genere ho paura. Temo di potermi un giorno trovare anche io nelle stesse condizioni. E che dire di tante storie che ascoltiamo in televisione? Un figlio che ammazza i genitori, un marito che uccide moglie e suoceri, una mamma



che butta dalla finestra il figlioletto. Se questa non è paura!”.

Le parole del Comandante ci hanno riportato alla dura realtà di ogni giorno. E le paure di essere lontani dai propri affetti?

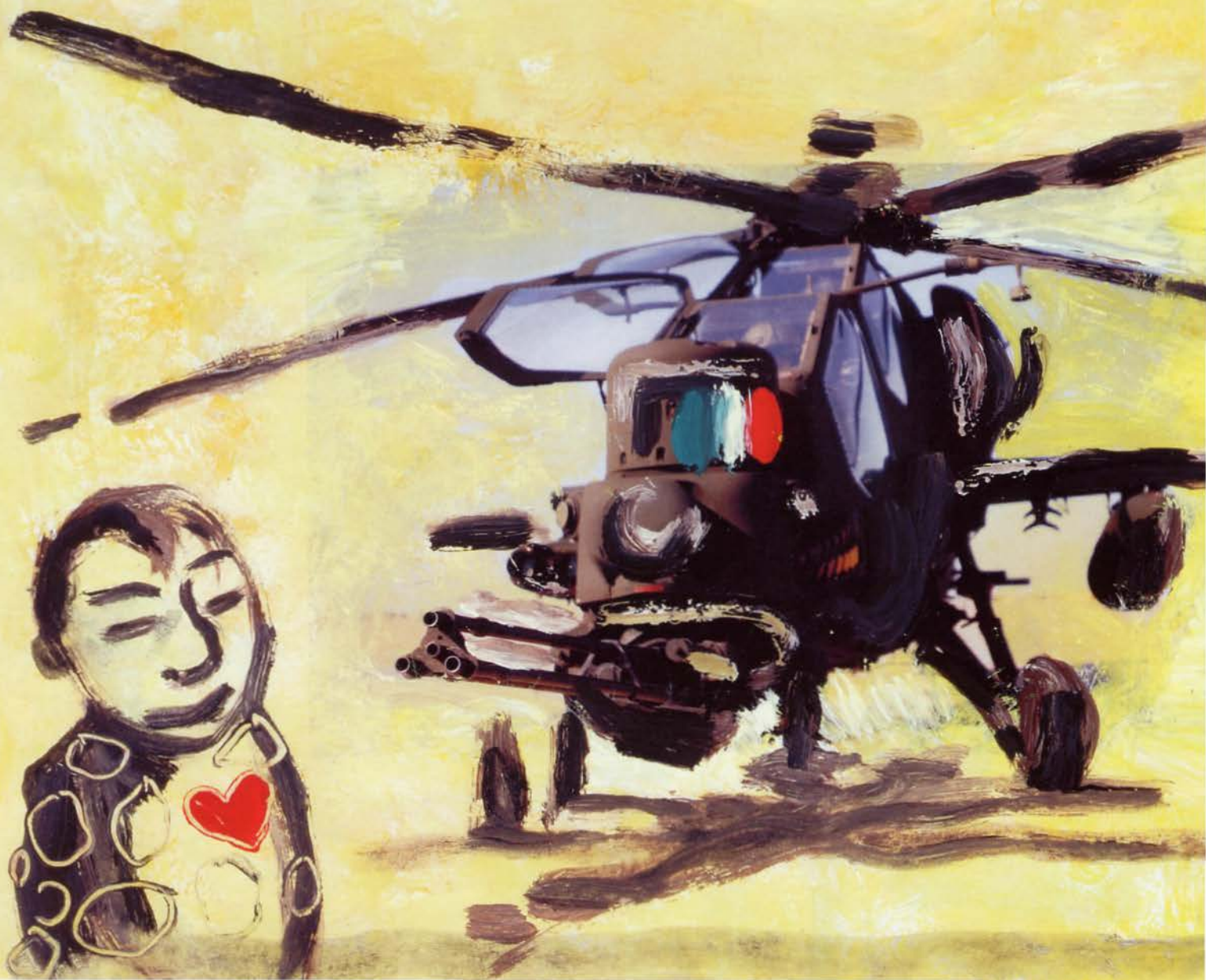
“Questa, purtroppo, è un’altra nota dolente del nostro mestiere.

Quando sono stato in Iraq mi mancava la mia famiglia. Quando potevo chiamavo mia moglie per rassicurarla e per rassicurare

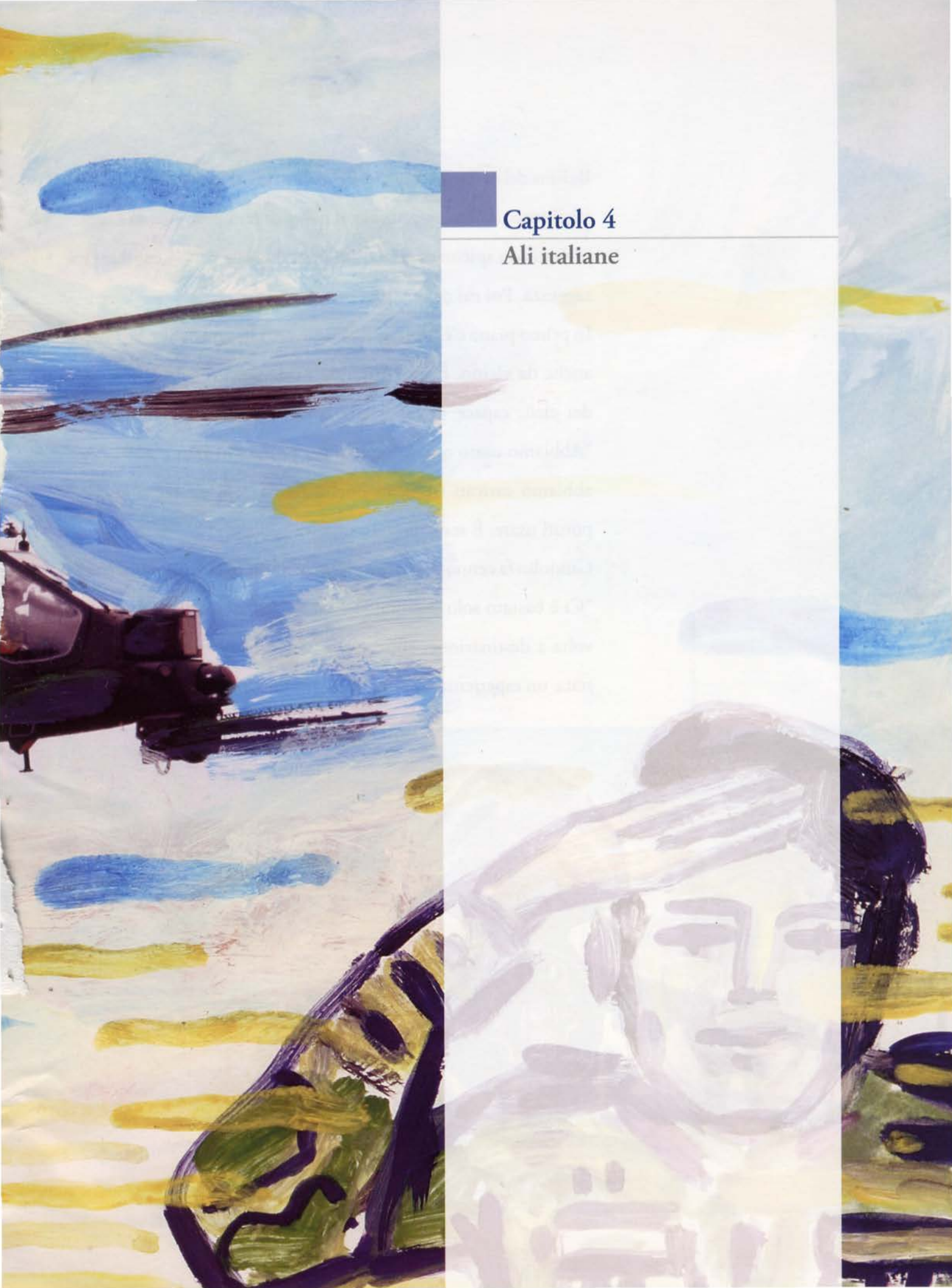
me stesso. Sentivo le distanze ma volevo comunicare ottimismo, sicurezza, felicità per il mio lavoro. Non so se sono riuscito a

fare questo con mia moglie. So solo che appena sono rientrato l’ho abbracciata forte. L’ho tenuta stretta quasi come se avessi

paura di perderla. Poi, i giorni sono passati e mia moglie non mi ha fatto pesare la sua solitudine durante la mia missione a Nassiriya. Lo sa benissimo che questo lavoro è la mia scelta, la mia gioia, il mio appagamento professionale". Il Capitano Guidolin ha provato a descrivere le ansie di ognuno di noi, quando si è trovato lontano migliaia di chilometri da casa. Sensazioni difficili da raccontare ma facili da ricordare.







Capitolo 4

Ali italiane

Il clima del nostro incontro si è riscaldato e l'affiatamento sembra raggiunto. Il Generale, da buon padre di famiglia, guarda i suoi invitati con spirito di guida. I suoi occhi elargiscono consensi e saggezza. Poi mi mostra una foto.

In primo piano c'è un grandissimo aereo che tante volte ho visto anche da vicino. È un "Antonov", una sorta di autoarticolato dei cieli, capace di far volare merci enormi e pesantissime. "Abbiamo usato questo mostro per portare in Iraq i '129'. Ne abbiamo caricati tre e, in pochissime ore, li abbiamo anche potuti usare. È stata davvero un'idea geniale".

Guidolin fa cenno di sì e con gli occhi anticipa il suo commento. "Ci è bastato solo smontare l'elica e ancorarlo nella stiva. Una volta a destinazione, abbiamo rimontato i pezzi tolti e via. È stata un'esperienza che mi ha arricchito molto. Un gioco di



squadra non solo in volo ma anche a terra. In un'ora è stato tutto pronto ed operativo. Le mostrerò qualche foto per vedere meglio quello che è successo”.

Cosa si prova a pilotare un '129'? I miei compagni di rimpatriata sono tutti pronti a rispondere. Sembra di essere in un quiz televisivo dove i concorrenti hanno la mano sigillata al pulsante per le risposte. Tutti ai nastri di partenza. Gli occhi sono pieni di orgoglio e densi di risposte. Il più veloce è il più giovane degli ufficiali, Guidolin. “Ufficiale concorrente”, sarà il prossimo titolo di un film sui militari?

“È una sensazione indescrivibile. Prima di tutto ci sono solo due posti. Quello di dietro è destinato a pilotare, quello davanti serve per controllare il territorio, registrare immagini e scattare fotografie, coadiuvare il pilota. Il '129' è una macchina che dà soddisfazione. Pesa quasi 5 mila chilogrammi, può raggiungere i 300 chilometri orari ed ha una buona autonomia di volo. Non bisogna dimenticare che ha una capacità di difesa incredibile. Può schivare i colpi da terra, intercettare eventuali missili di attacco e, quando si avvicina all'obiettivo, è quasi impercettibile. Anche il suono del motore è diverso, così come il colore della sua carrozzeria”.



Il Capitano descrive il suo elicottero come un ventenne appena sceso dalla sua nuova auto fiammante. Il ragazzo parla del rombo del motore, dell'accelerazione frenetica dei cilindri, delle soddisfazioni in curva e sul bagnato. Strano. Per Guidolin e per i suoi compagni dell'Aves, il '129' e gli altri elicotteri sono senza dubbio altra cosa. Un mezzo di lavoro, sicurezza,



trasporto e ricognizione. Ah, dimenticavo: anche di difesa in caso di necessità. Le emozioni sono, però, le stesse. Come il ventenne, cura anche con le parole il suo gioiello. Quando lo fa, lo sguardo cambia, si illumina.

Quanto costa questo bolide del cielo? Il Generale, a metà strada tra ufficiale e manager, si schiarisce la voce e descrive i conti. “Siamo nell’ordine di qualche milione di euro. La cifra detta così sembra esagerata. Ma lo sa che è appena la metà del costo dell’“Apache”, l’elicottero americano più famoso del mondo? E, mi creda, rispetto al cugino statunitense, non ha nulla da invidiare. Anzi. Innanzitutto è italiano al 100%. Tecnologia, motoristica, carrozzeria sono dell’Agusta. Le potenzialità di questa macchina sono immense. Chissà che un giorno non possa essere il sostituto di altri elicotteri tanto venduti nel mondo”.

Se costa la metà, ha il doppio delle potenzialità e delle capacità operative, perché non è venduto in tutto il mondo? Ho appena pronunciato la domanda ma già mi ritornano le risposte poco diplomatiche. Come quella del Comandante. “Tutto è questione di politica, accordi internazionali, strategie economiche. Accade anche per altre cose non militari. Perché il latte in polvere da noi costa il doppio che in altri Paesi





europei? Perché i nostri cervelli trovano più facilmente lavoro all'estero che in Italia? Perché si parla dei Carabinieri, della loro efficienza e poco di quanto noi militari dell'Esercito facciamo a Nassiriya? Anche noi laggiù aiutiamo la gente, interveniamo quando l'esercito iracheno ci chiama per sedare rivolte e per riportare la tranquillità. E poi, facciamo tanto per ridare sorrisi e speranze alla gente! Per molti politici, però, siamo militari in guerra. Ci considerano come altri eserciti che a differenza nostra sono cruenti, poco disponibili al dialogo e per niente esperti. È sempre la stessa storia.





Se sei bravo, capace, professionale, l'Italia è troppo stretta. Così, forse, accade per i '129'. Sono sicuri, potenti, efficaci e costano meno. Chi lo fa sapere questo nel mondo? Chi si rimbocca le maniche per esportare anche questo tipo di tecnologia? Meglio che mi fermo, altrimenti.....!"

Le parole di Stefanini sono risuonate come rimpianto e rassegnazione. L'uniforme obbliga a un ruolo istituzionale e le verità, quelle dentro, non sempre sono le benvenute. Guidolin, però, rincara la dose.

"Ogni volta che ho pilotato il '129' ho sentito dentro il grande orgoglio di essere italiano e di poter indossare questa uniforme. Alla fine di ogni missione sono sceso dall'elicottero con la soddisfazione di aver fatto un lavoro utile per tutte le donne e gli uomini che sono impegnati a Nassiriya e per gli iracheni. Questo è importante non solo per i militari ma anche per chi si considera un vero uomo che lavora per la sua Patria e per gli ideali del suo popolo. Quando leggo che questi mezzi sono macchine di morte, provo un senso di disgusto. Non è vero. Io, per esempio, non ho mai sparato un colpo durante una missione. L'ho fatto solo nelle esercitazioni. Nei nostri poligoni proviamo le capacità di fuoco di queste macchine, spariamo a bersagli mobili e fissi. Lo facciamo per essere pronti se dovesse essere necessario. Nessun militare prova gusto a sparare. Uccidere non



è una cosa normale, non rientra nei nostri scopi né nelle nostre intenzioni. Ho apprezzato, invece, la sicurezza e la tecnologia di questo apparecchio tutto italiano. Questo è importantissimo. Quante vite possiamo salvare se individuiamo un pericolo a terra? Quante persone possono continuare a vivere se, grazie alla ricognizione del '129', si identificano punti di fuoco sul terreno? Se ho salvato una vita umana, se ho risparmiato la morte a un solo iracheno, sono soddisfatto. E questo dirò per tutta la mia esistenza ai miei figli”.

Elicotteri a parte, cosa è mancato a Guidolin in quattro mesi di missione in Iraq? “Sicuramente il verde. Mi riferisco a prati, alberi, giardini. Da noi, tutto questo è normale. Mi creda, in Iraq ho visto tanto deserto e sempre gli stessi colori. Da un



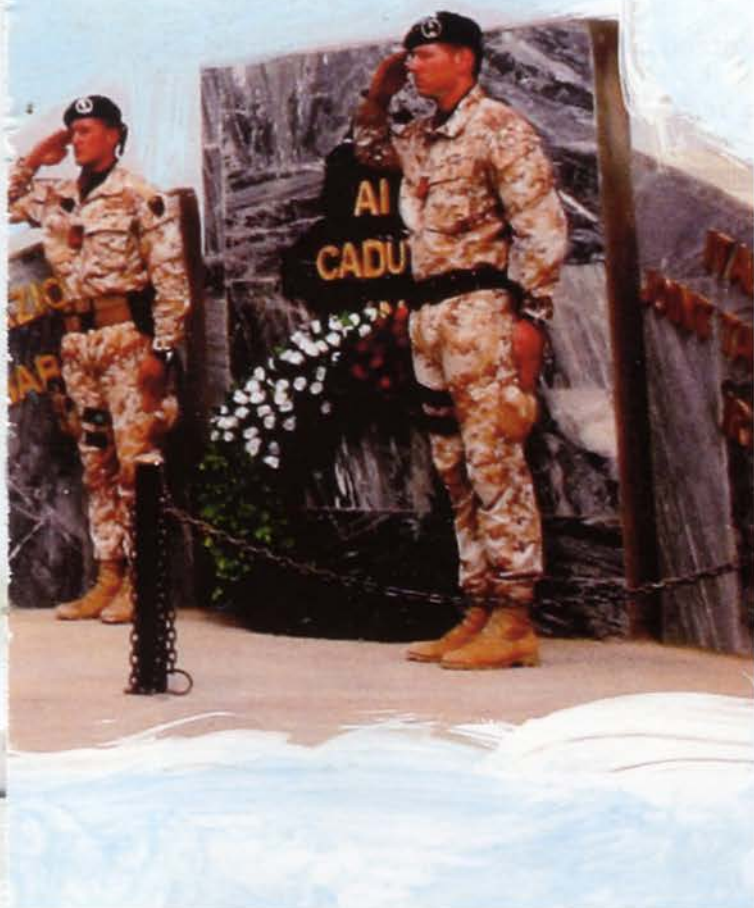


punto di vista professionale questo è un grande handicap. Non ci sono punti di riferimento per orientarsi. Pensi ai voli notturni. Se tutt'intorno c'è solo deserto e sabbia come pensa sia possibile fissare un punto di orientamento? Per non parlare delle tempeste. Ci sono state volte che non ho visto nulla. Solo granelli nell'aria e nessun punto chiaro. Lasciando per un attimo il lavoro, i problemi ci sono anche da civile. Laggiù è come essere in un mare di sabbia. Quando non c'è il deserto ci sono strade poco trafficate. Tutto questo inaridisce lo spirito e isola l'anima. Lo sa che quando sono tornato in Italia ho passeggiato con mia moglie in un giardino per mezza giornata. Mi mancavano i profumi, i colori e i paesaggi. Anche questo è difficile se si indossa un'uniforme e bisogna andare in missioni come l'Iraq". Verde o non verde, anche questo è difficile. E perchè l'erba del vicino è sempre più verde?



Capitolo 5

Nati... con le stellette



Ricordi ed esperienze continuano a intersecarsi. Al tavolo dei convenuti c'è anche chi conserva nell'anima e nella mente una delle pagine più brutte della missione "Antica Babilonia". Il solo pensiero mi riporta indietro nel tempo.

"Quel giorno ero lì a Nassiriya. Ero arrivato da poco in Iraq e ancora non mi ero ambientato. Ricordo un grande caos, elicotteri in ogni angolo del cielo e pattuglie che si rincorrevano nelle strade. Qualche minuto prima un enorme boato aveva interrotto l'inizio della giornata lavorativa. Io ero a Tallil, a una trentina di chilometri dalla città. In un attimo si sono inseguite voci e disperazione. Ho visto gente correre, colleghi partire per Nassiriya. Poi, è arrivata la conferma. C'era stato l'attentato alla base dei Carabinieri, in pieno centro. È stata una giornata che non dimenticherò mai. Ripeto, ero arrivato in Iraq da poco ma quell'esperienza ha segnato tutta la mia permanenza laggiù".

Il racconto del Capitano Stefano De Rosa ci ha riportato ad un'altra parte della realtà militare. Il Generale non parla, gli altri invitati perdono lo sguardo nei ricordi. I 19 morti italiani di Nassiriya e le vittime irachene di quel 12 novembre 2003 sono entrati nel nostro incontro.

Mi vengono in mente le facce di alcuni carabinieri e soldati



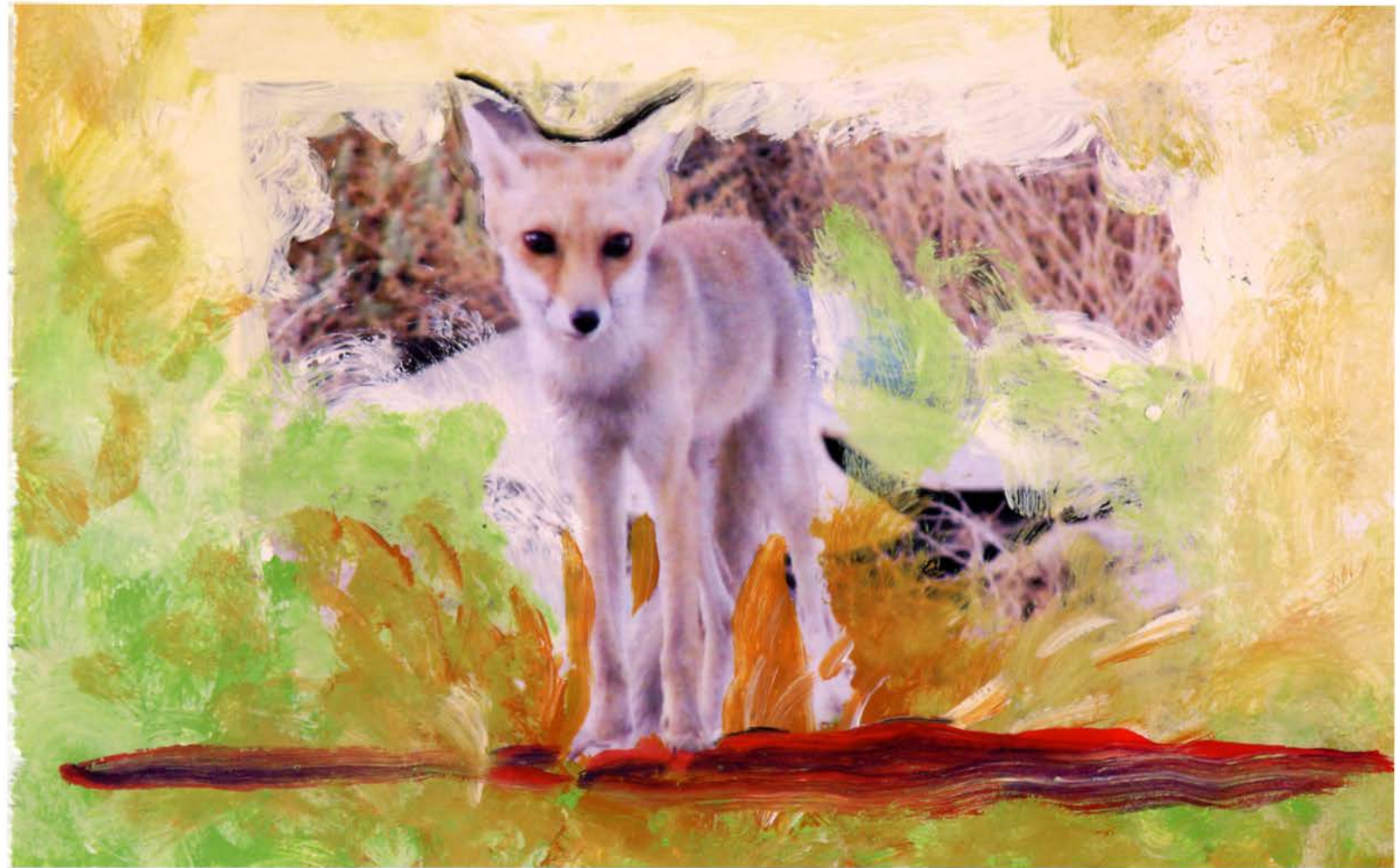


morti che avevo conosciuto qualche settimana prima proprio a Nassiriya. Avevo scambiato qualche parola, con qualcuno mi ero fermato a chiacchierare più in profondità. Dentro di me conservo molte cose ascoltate e tante frasi dette. Come quelle di uno di loro. Mi aveva parlato della necessità di fare qualcosa di più per gli iracheni, cercare di regalare il sorriso ai bambini, portare medicinali e aiutare le famiglie spezzate dalla guerra. Quando pronunciava questi sogni i suoi occhi si illuminavano di luce infinita. Pensava ai suoi figli e a quanta ricchezza sprecata e, qualche volta, non apprezzata c'era in Italia. Voleva fare di più, perché un soldato ha un'anima. Sempre. Queste speranze riposano ora nel mio cuore. Bravi militari e non eroi, come molti li hanno definiti. Vite spezzate dalla follia umana durante una giornata di missione all'estero. Un evento che è sempre alle spalle di chi sceglie di vivere con l'incubo delle statistiche. Come la media dei morti in anni di conflitti, la percentuale di rischio nel pilotare un elicottero, la possibilità di essere bersaglio dei guerriglieri o dei cecchini. Guardo i miei compagni di rimpatriata e penso ai loro pensieri. È facile vivere con l'angoscia del 'potrebbe succedere anche a me?'.

Con l'accento sardo, che tradisce le origini, e la voce flebile per le emozioni provate, De Rosa non ha dubbi.

“Il giorno dopo quell’attentato abbiamo continuato a lavorare, come sempre. Era sicuramente cambiato il clima tra di noi e nei rapporti con la popolazione. Dovevamo andare avanti e non lasciare spazio ai sentimenti. Abbiamo lavorato, forse, con maggiore tensione rispetto al passato. Mi sembra anche normale, dopo un episodio del genere. Sappiamo benissimo che il nostro dovere non si può fermare davanti a simili situazioni. La cosa più difficile è stata quella di tranquillizzare le famiglie. Mia moglie aveva appreso la notizia dalla tv. L’ho cercata telefonicamente e la prima cosa che le ho detto è stata: Ti amo, non preoccuparti”. A sentirla così, forse, anche questa rassicurazione sembra facile e normale.





“Mia moglie era incinta ed è per questo che ho avuto più paura. Non volevo darle maggiori preoccupazioni di quelle che già aveva. Quando ha sentito la mia voce credo che abbia trattenuto a fatica le lacrime. Il mio Ti amo ha fatto il resto”. E come è finita la gravidanza? “Sono ritornato in Italia qualche giorno prima della nascita. Sono rimasto accanto a mia moglie tutto il tempo, forse per farmi perdonare dell’assenza. Poi, è arrivata Giulia. È la mia seconda figlia. Ormai in famiglia sono abituati al mio lavoro e alle missioni. Credo che le mogli dei militari facciano a loro insaputa un corso di addestramento per essere al fianco dei mariti. Devono sopportare molto”. Le parole del Capitano entrano nelle coscienze dei suoi colleghi. Il Generale fa finta di niente ma gli occhi tradiscono il suo senso di colpa. Il Capitano Guidolin, da buon primo della classe, accenna un sorriso.

Con l'esperienza di oggi, tante missioni alle spalle e anni di addestramento, un padre militare convincerebbe la figlia a entrare nell'Esercito? "Non lo so. Giulia ha due anni e, quindi,





di tempo ce ne vorrà. La prima, Sara, ha otto anni ed è nata quando ero in Albania. Sono sincero, non lo so. Forse sì, forse no". Con una moglie incinta, una figlia ancora piccola e un attentato vissuto da lontano, come è stata l'esperienza in Iraq? "Decisamente interessante. Ho avuto la possibilità di vedere tante facce del Paese e, soprattutto, di osservarlo e ammirarlo dall'alto. A bordo di un elicottero il paesaggio è diverso. Sono rimasto affascinato dai cambiamenti sul terreno. Distese enormi di deserto interrotte da lagune sporadiche. Così come barche abbandonate nella sabbia, a testimoniare che una volta c'era l'acqua. Ho visto anche tanti animali e, di tanto in tanto, qualcuno da solo in mezzo al deserto. Ricordo anche tanti segni ancora molto visibili della guerra. Carri armati abbandonati, postazioni militari, carcasse di auto e camion". E la paura? "Con la paura si impara a convivere. Siamo forti dell'esperienza e dell'addestramento. Un episodio mi è rimasto vivo. Rientravo da una missione in Kuwait. Era tutto tranquillo e senza pericoli. All'improvviso ho visto un bagliore sul finestrino dell'elicottero. Ho trattenuto il fiato, il cuore mi sembrava fermo. Ho cercato di capire cosa fosse, da dove provenisse. Sono stati attimi tremendi. Poi, ho capito che si era trattato di un errore. Era stato solo un riflesso da giù. Il pericolo era evitato. La paura, però, è stata tanta".

Moglie e figlie del Capitano De Rosa ringraziano.



An abstract painting of a landscape. On the left, a large, dark, gnarled tree trunk dominates the foreground. A person in a light-colored jacket is standing near the base of the tree, looking towards the right. The ground is a mix of white and brown, with several thick, wavy blue lines that suggest water or a path. The background is a pale, hazy blue and white. The overall style is expressive and painterly.

Capitolo 6

Ovunque, Aves

Stiamo parlando da qualche ora e le emozioni navigano in un mare di ricordi. Ci raccontiamo le nostre sofferenze e le nostre aspirazioni, i sogni e le speranze.

Da buon padre e saggio Comandante, il Generale segue le parole. È seduto in posizione strategica. Dalla sua poltrona controlla sguardi ed emozioni. A destra e a sinistra anime in libertà. I racconti sull'Iraq hanno concentrato l'attenzione di tutti, ma gli elicotteri di Aves sono sparsi in mezzo mondo.

Sono tornato da poco dal Libano, un Paese dimenticato per anni e che ora sta recuperando il terreno perso. Vicino al confine con Israele, da trent'anni c'è la missione delle Nazioni Unite. Unifil opera con diversi contingenti, tra i quali quello italiano, per controllare 121 chilometri di "blu line". È una sorta di linea della speranza e del terrore, che corre da est a ovest, tra Hezbollah ed Esercito israeliano. Gli elicotteri italiani, sotto le insegne ONU, controllano quest'area e regolarmente registrano violazioni e normalità.

Il Capo, certamente, conosce molto meglio la situazione. "La nostra missione in Libano è una delle più vecchie. Un'esperienza importantissima per i nostri militari e il nostro Paese. Siamo presenti con orgoglio e professionalità in questa area delicatissima. In totale abbiamo 52 uomini che svolgono l'attività di controllo con elicotteri, soccorsi e sgomberi in caso di attacchi. È un ruolo importantissimo. L'anno scorso abbiamo anche ricevuto la medaglia delle Nazioni Unite per l'attività di pace. Questo ci inorgoglisce e ci spinge a fare ancora meglio e di più".





Stefanini parla da Comandante e, fissando il suo sguardo verso i miei occhi, scende nei dettagli della missione. “Conosco molto bene l’area. Ho potuto apprezzare nel tempo gli sforzi delle Nazioni Unite per riportare la pace tra le milizie Hezbollah e Israele. Non è cosa facile, né immediata. I poteri ONU sono limitati al controllo del territorio e a redigere rapporti dettagliati al Palazzo di Vetro. A differenza di altri contingenti, il nostro impegno è basato essenzialmente sul controllo del territorio attraverso i nostri elicotteri. Lì abbiamo i ‘205’, sono bianchi con le scritte UN. È un ruolo che ci differenzia e che mette in luce le nostre capacità operative. Come missione di pace, inoltre, ci proietta nel mondo delle operazioni internazionali più di tante altre missioni. Il nostro Paese, i nostri politici, gli italiani possono essere orgogliosi del tricolore che sventola anche laggiù”.

Lo ascolto con interesse e penso agli ufficiali italiani conosciuti a Beirut. Come il Colonnello Giacomo Lipari, un pilota di Aves e rappresentante italiano nel Comando Unifil. L’ho incontrato in occasione delle elezioni parlamentari dell’anno scorso in Libano. Ho parlato con lui di prospettive, problematiche tecniche e politiche dell’impegno italiano nel Paese. Mi ha colpito il suo pragmatismo, la lucidità nel descrivere la

situazione, lungimiranza nel parlare del maggiore sforzo delle Nazioni Unite per rivitalizzare la missione, sostegno alla presenza italiana. Così come le sue parole sul rapporto con la popolazione. Mi ha parlato del sorriso dei bambini quando vedevano un militare italiano, dei discorsi con autorità civili e religiose libanesi, il contatto con la quotidianità di Naqoura. È un villaggio che si distende quasi a toccare il territorio israeliano. Qui è dispiegato il Quartier Generale della missione ONU, in un campo che è lungo oltre due chilometri. Migliaia di caschi blu vivono a contatto con la popolazione, in maggioranza sciita. E la gente, in loro, vede sicurezza e speranza di vivere meglio. Senza attacchi aerei o esplosioni.





Lipari mi ha anche parlato delle difficoltà di dialogo tra Hezbollah e Israele e, come in un videogioco, dei continui bracci di ferro tra i due contendenti. Le milizie filosiriane lanciano un razzo contro i nemici, dall'altra parte si risponde con un raid aereo. Così, sempre.

Le stesse parole le ho ascoltate dal Tenente Colonnello Giovanni Ramunno. Anche lui conosciuto a Naqoura. Grazie alla sua collaborazione ho potuto girare il Libano, incontrare esponenti politici, capire meglio la situazione. Un ottimo esempio di impegno italiano in una missione di pace.

“Le sue parole, Rega, mi rendono felice. Sono orgoglioso quando sento qualcuno elogiare con serietà e verità il nostro lavoro e parlare con obiettività delle cose viste e vissute. Il nostro problema, o meglio, uno dei più importanti è di far capire il nostro lavoro alla gente. Si parla di soldati di pace, soldati che portano aiuti. Altri parlano di militari che si divertono a sparare ai guerriglieri che tentano di uccidere. La verità è che siamo solo soldati. Siamo impegnati in contesti internazionali per portare la nostra professionalità e il nostro valore. Obbediamo agli ordini che ci arrivano dai nostri



capi e dal Governo. È difficile vivere e operare in contesti violenti dovendosi impegnare nel riportare la sicurezza senza avere armi. Mi spiego meglio. Dare sicurezza e *vivibilità in Iraq, per esempio, non significa sparare sulla gente. Ma se per dare serenità agli iracheni bisogna difendersi da chi spara all'impazzata, chi fa attentati, chi cerca di far esplodere uomini e cose, cosa possiamo fare? Come si fa a riportare la pace senza poter contare sulle armi in un posto dove la violenza e gli attacchi sono cose di tutti i giorni? Ci hanno criticato aspramente per alcune immagini riprese durante un assedio di guerriglieri contro una nostra postazione militare a Nassiriya. Qualche nostro soldato ha usato parole dure per dire ai compagni di essere pronti a difendersi. Certo, queste espressioni si possono risparmiare. Ma siete mai stati a vedere una partita di calcio? Quante volte abbiamo sentito parole dure, violente, cattive, contro l'altra tifoseria, contro i calciatori. Per non parlare degli epiteti rivolti all'arbitro. Questa non è violenza? E le forze dell'ordine che devono presidiare uno stadio, aspettare al casello autostradale l'autobus dei tifosi, scortarlo e tenerlo sotto controllo? O quando le stazioni sono letteralmente osservate e difese per evitare il vandalismo dei tifosi? Avete mai visto i segni lasciati dagli ultras in un'area di servizio? Una volta mi è capitato di fermarmi lungo l'autostrada per fare rifornimento. Una cinquantina di vandali aveva rubato nel bar vicino, rotte le vetrine e distrutto quasi tutto. Tutto questo solo per una squadra di calcio, e nessuno dice niente. Immaginarsi quando si sta in un posto come l'Iraq o l'Afghanistan. Bisogna tenere

gli occhi aperti contro attentati, cecchini, violenze. A parole sembra tutto facile, nei fatti è rischioso. Ripeto, siamo militari e basta". Che dire di più?

Iraq e Libano, ma Aves è presente anche in altri teatri internazionali? Il Comandante, dopo l'arringa di prima, riprende fiato e continua. "Siamo presenti in Bosnia, dove c'è la missione UE con i '205', gli stessi usati in Libano. Poi, in Kosovo, nel contesto NATO. In Afghanistan abbiamo i 'CH47'. Sono missioni diverse tra di loro, ma tutte importanti per il nostro lavoro e il nostro impegno. A favore della pace, della sicurezza, del rispetto delle norme di democrazia. Sempre con la stessa uniforme, gli stessi insegnamenti, lo stesso rispetto per Paesi e popolazioni. Lo dicevo prima, siamo militari. Niente descrizioni: soldati di pace, soldati umanitari, soldati di attacco. Militari. Sempre e ovunque".







Capitolo 7

Quel giorno, l'ultimo saluto



Missioni, esercitazioni, aiuti, solidarietà. La nostra chiacchierata va avanti saltando di Paese in Paese, impegno dopo impegno. Continuiamo a ricordare e a fissare emozioni e sussulti. Come quelli del Colonnello Filippo Camporesi.

La sua voce irrompe tra gli sguardi di tutti e ci riporta ad una delle realtà di chi indossa l'uniforme. Sempre e ovunque.

“Ricordo benissimo quella notte. Il trillo del mio cellulare di servizio, sempre con me, interruppe il mio sonno. Gli istanti tra lo squillo e la risposta furono interminabili. Chi sarà a quest'ora? Perché? Cosa è successo? Dall'altra parte del telefono il Vice Comandante del gruppo schierato in Iraq. Era la notte tra il 31 maggio e il primo giugno dell'anno scorso. La voce del collega era calma ma il tono faceva presagire qualcosa di grave e drammatico. Uno dei nostri elicotteri '412' che si trovava in missione non aveva fatto rientro in base. Era scaduta da qualche ora la sua autonomia, ovvero il tempo massimo di volo a pieno carburante. Il Vice Comandante iniziò ad elencarmi i nomi dell'equipaggio. A sentirli, la mia mente non pensò subito al peggio. Forse avevano solo perso l'orientamento o fatto una sosta tecnica o la radio di bordo era andata in tilt”.

Durante il racconto gli occhi di Camporesi accennano emozioni, trattenute a fatica dall'orgoglio del militare. Il volto del Generale Stefanini è pensieroso. Gli altri cercano di nascondere tristi sentimenti. Il Colonnello prosegue nei suoi ricordi.

“Il resto della notte lo trascorsi attendendo altre notizie. Cercai di dormire ma i pensieri erano tanti. Alle prime luci del giorno mi squillò di nuovo il telefono. Risposi con furia.



Era il comandante di Brigata che da Nassiriya mi comunicava che l'elicottero era caduto e l'equipaggio morto. In quel momento una lacrima ruppe gli argini e aprì la strada ad un pianto irrefrenabile. Conoscevo quei colleghi, avevo volato diverse volte con loro, erano amici. In fretta raggiunsi l'ufficio e diedi istruzioni ai miei collaboratori sul da farsi. Anche loro erano commossi. A fatica ascoltavano le mie parole. Dovevamo sbrigarci e iniziare quello che ritengo sia il peggior lavoro di un ufficiale. Comunicai la notizia a tutto il Reggimento, in adunata per l'alzabandiera. Ricordo le parole usate: 'Purtroppo devo annunciare che durante la notte hanno perso la vita dei colleghi'. Elencai i loro nomi e il grado e poi: 'Forse si è trattato di un incidente. Ciascuno cerchi di rendergli onore'. Questo quanto riferii ai miei uomini".

Che cosa si prova a parlare di morte a un Reggimento schierato sull'"attenti" e trattenere lacrime e dolore? Gli occhi di Camporesi penetrano nel mio sguardo e anticipano la risposta.



“È qualcosa di straziante. Devi essere deciso, non far vacillare la voce, dare sicurezza. Immaginiamo se fossi stato in Iraq! Avrei dovuto parlare di colleghi morti e al tempo stesso dare fiducia e forza a chi continuava ad essere operativo in missione. È difficile, troppo. Così come andare a recuperare i corpi. Ricordo che dopo qualche ora da quella drammatica telefonata me ne arrivò un'altra. Dovevo partire per l'Iraq. Preparai freneticamente tutto. Era come un sollievo. Volevo vedere da vicino cosa era successo, guardare gli occhi dei miei colleghi che erano lì, rendermi conto della situazione reale a Nassiriya. Salii su un elicottero alla volta di Pisa. Qui, mi imbarcai su un 'C-130'. Tutto il viaggio lo passai in cabina di pilotaggio. Ero stanco ma gli occhi non volevano chiudersi per dormire. Dall'alto si vedevano le luci della notte. L'Italia, la Grecia, il Medioriente. All'alba eravamo all'aeroporto di Tallil. Un'auto mi aspettava per accompagnarmi al Comando Brigata di Nassiriya. Lungo il tragitto incrociai la macchina del Vice Comandante, quello che mi aveva telefonato la notte prima. Ci fermammo, scendemmo dalle auto e ci abbracciammo. Tutti e due emozionati, entrambi con le lacrime agli occhi. Qualche minuto assieme, poi al Comando. Il Generale mi fornì le indicazioni sul da farsi. La messa, una breve cerimonia funebre, il rientro in Italia. Le sue parole entrarono nella mia mente, ma il mio cuore era lì con gli altri uomini del mio reparto schierato in Iraq. Prima di sbrigare tutte le pratiche burocratiche andai da loro. Li avevo visti partire da Rimini un mese prima per la missione Antica Babilonia. Chi l'avrebbe detto che ci saremmo





incontrati così presto e in questa situazione?”.

Il racconto di Camporesi ha rattristato la nostra conversazione. Il Generale resta in silenzio. Così gli altri. La storia continua. “Rimasi con i colleghi qualche ora. Li vedevo uniti e spaventati. Non parlavano. Tornai al Comando per la cerimonia funebre. Camminavo per inerzia, il passo era scandito dal dolore. Poi, lo strazio della partenza. Caricarono le bare avvolte nella bandiera all’interno del ‘C-130’. Gli onori militari e la musica. Ero sulla rampa e vedevo di fronte gli uomini schierati. Volevo restare lì, continuare ad essere vicino al loro lavoro, dividere con loro il dolore. Alzai il braccio per salutarli. L’ora del decollo era arrivata”.

Una pagina che nessun militare vorrebbe mai scrivere e un’esperienza che mai nessuno vorrebbe aver vissuto. Camporesi non trattiene l’emozione. La mano del Comandante si poggia sulla sua spalla. Insieme si fermano. L’atmosfera è senza parole.

Il Generale cerca di infrangere il silenzio. “Purtroppo capita anche questo. Ci chiamano soldati di pace, costruttori di solidarietà. Noi soldati viviamo con queste angosce sempre e con noi anche i nostri familiari. Ma almeno lo possiamo



raccontare. Pensare che la vita è tanto bella!”.

Di mesi, da quella notte, ne sono passati tanti e il ricordo è ben fissato nella mente di Camporesi che ci racconta l'epilogo.

“Tornato in Italia fu difficilissimo parlare con mia moglie di ciò che avevo vissuto. Ero come fuggito in un mondo tutto mio. Incrociavo i colleghi e il mio viso era impenetrabile. Pensavo sempre a quelle scene laggiù a Nassiriya. Alle bare, alle bandiere, agli sguardi. Come potevo dimenticare? Poi, due mesi più tardi tornai in Iraq. Incontrai gli stessi uomini che avevo lasciato quella sera sulla pista dell'aeroporto. Erano gli stessi, con la stessa voglia di lavorare e far bene. Avevano,

però, qualcosa di travolgente in più. Erano riusciti a superare il dolore per la scomparsa dei quattro colleghi facendo gruppo. Avevano stretto legami fortissimi e indissolubili. Li vidi come in un unico corpo guidato da una unica mente. Una sensazione bellissima e fortissima. Erano ancora più uniti, avevamo rafforzato il senso del dovere e la determinazione nel portare avanti la missione. Per me un senso di gratitudine come italiano e come Comandante. Bravi davvero!”.





An abstract painting of a beach scene. The top half features a light blue sky with dark, diagonal brushstrokes. Below the sky is a white, curved shape representing a boat. The bottom half is dominated by a large, textured area of orange and yellow, representing the sand. A faint, purple-tinted figure of a person stands in the lower right, partially overlapping the sand area. The overall style is expressive and painterly.

Capitolo 8

Coconuts e dintorni



“Quella mattina la ricordo anche io. È fissata nella mia mente e nel mio cuore. È una data che porto dentro e che ha segnato la mia crescita professionale e umana”.

La sua voce si inserisce nella nostra voglia di evasione, ma ci riporta ancora di più nel buio della tristezza. Ci consoliamo con il suono femminile delle sue parole. Alice Lazzari è un Caporalmaggiore con tanto di uniforme e fregi. Ha ascoltato finora i racconti dei suoi superiori e, alla fine, ha voluto interrompere il suo silenzio. Il sorriso arriva dritto al cuore e gli occhi puntano come laser lo sguardo di tutti.

“Il primo giugno 2005 sono partita per la prima missione fuori area. Arrivando a Nassiriya il Comandante del Reggimento ci diede la brutta notizia della morte di quattro colleghi a bordo di un elicottero. Ero appena arrivata e una notizia così drammatica mi aveva dato il benvenuto. Assieme ai miei compagni eravamo schierati per l'alzabandiera. Riuscii a trattenere le lacrime ma non la disperazione dentro di me. Vedevo nel viso di altri militari, più anziani e con maggiore esperienza, la stessa tristezza. Cosa fare? Ero immobile, il cuore era come fermo”.

Ascolto le parole di Lazzari e penso al perché della sua scelta nell'Esercito. Una voglia di riscatto, una dimostrazione di parità con gli uomini o altro? I pensieri si trasformano in domanda.

“Ho scelto di entrare nell'Esercito perché mi ha sempre affascinato. Ho superato il corso di Volontario in Ferma Breve, in sigla è V.F.B., e sono approdata a Rimini. Indossare l'uniforme mi è sembrato un sogno. L'avevo desiderata da sempre. Non è una sorta di riscatto, ma solo la realizzazione



di una passione. Essere militari è un mestiere che richiede professionalità, passione e addestramento. Le donne possono farlo, come tutti i mestieri”.

E la missione in Iraq? Le risposte del Caporalmaggiore hanno irradiato il suo viso e messo in evidenza la femminilità del suo sguardo. “Dopo quella brutta giornata ho cercato di integrarmi sempre di più con i miei compagni. Abbiamo lavorato senza sosta, con la voglia di andare avanti e fare sempre meglio. Il mio incarico era quello di conduttore, ovvero autista, e addetto alla logistica del gruppo. Accompagnavo gli equipaggi in linea di volo. E, proprio durante un trasferimento, ho avuto la possibilità di vedere quello che era rimasto dell’elicottero caduto. Frantumi bruciati e una scarpa. Era stata divorata dalle fiamme. Mi è rimasta impressa. L’ho immaginata per giorni ai piedi del suo proprietario, tra la sabbia di Nassiriya, in volo sul ‘412’ o di fronte a quelle dei familiari prima di partire per la missione. Ora era lì, tra i rottami”. La sua voce mi fa tornare in mente quella delle favole e, invece, è quella di una tragica verità. Meglio voltare pagina.

E la vita durante i quattro mesi di permanenza in Iraq?

“Con i miei compagni ho cercato di passare al meglio il tempo dopo il lavoro. Con altri colleghi abbiamo costruito un bellissimo angolo di svago, un localino niente male che abbiamo chiamato Coconuts. Lo stesso nome di un famoso





locale che si trova a Rimini. Era il meglio che potevamo fare. Durante i lavori ho imparato a fare il falegname, il muratore per costruire il camino e la griglia per arrostitire la carne, l'elettricista e l'imbianchino. Chi l'avrebbe mai detto? Soldato e anche donna tuttofare. Niente male. E poi, ricordo le lezioni di ballo. Per passare il tempo ho frequentato una sorta di corso di ballo latino-americano tenuto dai militari americani”.

Racconti che sembrano irreali ma che hanno ridato il sorriso al nostro tavolo. Il Generale non rinuncia al suo umorismo controllato. “Brava Alice, davvero brava. Balli, Coconuts, grigliate. Proprio una bella vita al caldo di Nassiriya!”.

Il Caporalmaggiore arrossisce e cerca di scusarsi. “Dovevamo in qualche modo passare il tempo morto, tra un turno e un altro. Generale, anche i soldati hanno il diritto di tirare la spina, allentare la tensione!”.

Il Comandante risponde con un sorriso e la sfidante incalza. “Signor Generale, pensi che abbiamo anche allestito una sorta di ambulatorio veterinario. Nell'hangar di manutenzione degli elicotteri arrivavano anche animali feriti. Erano come attirati da qualcosa di misterioso. Un maresciallo diventò il veterinario ufficiale. Il primo paziente fu Cesare, un uccellino. Era ferito in diverse parti del corpo. Gli davamo da mangiare pollo e lo dissetavamo dandogli dell'acqua con una cannuccia.



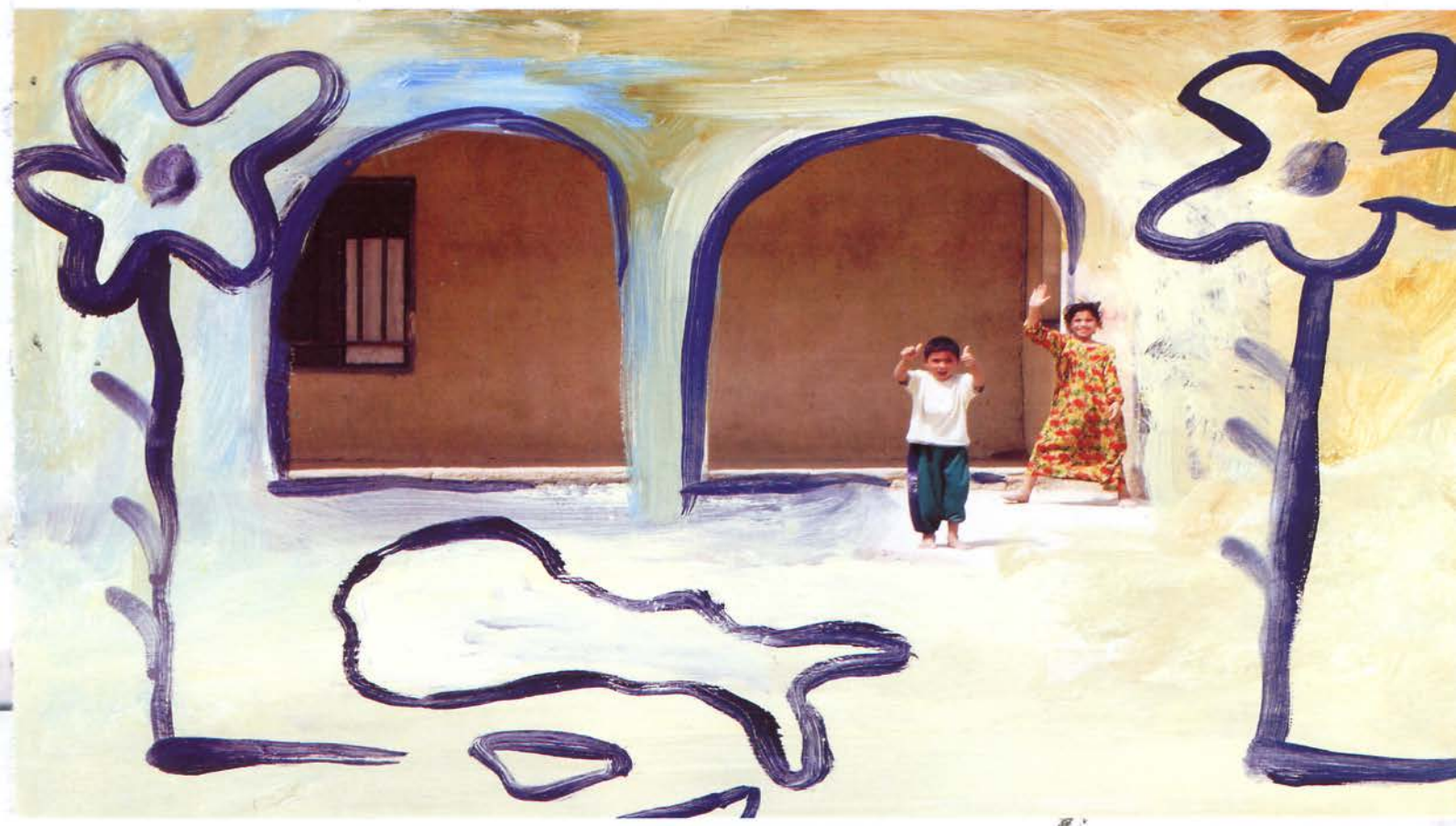
Dopo qualche giorno di cura, però, morì. Medici e infermieri improvvisati lo seppellirono con tanto di lettera di addio, firmata da tutto il Reggimento. Pochi giorni dopo arrivò nel nostro ambulatorio un altro uccello ferito. Fortunatamente, si salvò spiccando dopo una settimana il volo nel cielo di Nassiriya”.

Questo racconto Stefanini non se lo aspettava. Il suo sguardo è misto tra sorrisi e dolcezza, quelli di un padre, di un Comandante, di un superiore, di un militare.

Il Caporal maggiore appare rilassata e continua a dispensare racconti. “Ricordo con grande rimpianto anche i momenti duri degli allarmi. La prima volta fu di sera. La base era in allerta per un attacco dei miliziani. Tutti corremmo nei rifugi. La prima ora passò nel silenzio generale. Gli sguardi si incrociavano ma nessuno osava parlare. Poi, iniziammo a ridere, scherzare e mangiare biscotti. Dovevamo sdrammatizzare il pericolo e vivere più spensierati. Gli altri allarmi furono diversi. Eravamo ormai abituati”.



Che cosa rimane nel cuore di un militare, di una donna, delle immagini della popolazione irachena? “Sicuramente gli occhi dei bambini. Quegli sguardi di speranza e di richiesta di aiuto. Li vedevo mentre correvano dietro i nostri mezzi per chiedere una bottiglia d’acqua o delle caramelle. Li porto sempre dentro di me. Così come il dolore negli occhi delle donne. Sopportare il caldo, la povertà, il nulla. Come si fa a dimenticare e come si fa a non aiutare questa gente?”. A chi la risposta?







Capitolo 9

Le lacrime dell'Aves

Le variegata esperienze di Lazzari hanno avvolto di spensieratezza il nostro tavolo. La mente di ognuno di noi è in Iraq, a ricordare momenti anche felici. Il volto di un altro invitato attira la mia attenzione. È pensieroso. Perché?

“Sto pensando a Simone, Simone Cola, un amico che purtroppo non c'è più”. Il Colonnello Camporesi fa le presentazioni.

“È il Capitano Alfonso Picillo, l'anno scorso era Comandante dello Squadrone di volo in Iraq. Lo stesso dove era inquadrato Cola”. Un'altra pagina drammatica dell'operazione Antica Babilonia a Nassiriya. Il Capitano prosegue nel suo racconto. “Il 21 gennaio del 2005 è stato un giorno drammatico. L'uccisione di Simone ha rappresentato per tutti noi del Task Group 48 la perdita di un amico, un commilitone che stava svolgendo il suo servizio di mitragliere di bordo durante una missione di volo. Ricordare quel giorno è doloroso, ma significa anche mantenere sempre vivi alcuni momenti. Subito dopo la notizia, in tutti noi si diffuse l'incredulità. Eravamo angosciati e speravamo che non fosse vero. Sarà davvero successo a uno di noi? Dopo qualche ora anche la piccolissima luce della speranza svanì definitivamente. I medici annunciarono la sua morte. Simone era andato via”.

Sul viso di Picillo si intravede qualche lacrima trattenuta a fatica. Gli occhi sembrano essere lontani mille miglia da noi e le parole escono forzatamente. Il racconto prosegue. “Ricordo benissimo le facce dei miei colleghi. La notizia era diventata realtà e nessuno di noi riusciva a lavorare più serenamente. Dentro le nostre anime era cambiato qualcosa. Sapevamo i rischi che sarebbero potuti arrivare anche in una missione di pace come quella in Iraq, ma li



avevamo esorcizzati pensando ad altro. Simone, la sua simpatia, la sua umanità, i suoi scherzi e le sue angoscie. Erano andati via per sempre. Il giorno dopo il Comandante del 48° Gruppo Tattico 'Pavone', ci lesse una lettera inviata alla moglie di Cola. Alcune frasi mi colpirono ardentemente. Ricordo, per esempio, la descrizione dello stato d'animo dell'equipaggio del quale faceva parte. Nessuno riusciva a darsi pace per quello che era successo. Il Comandante scrisse: 'Anche se è stata una tragica fatalità a portarcelo via, lui non era qui per sbaglio. Come noi credeva in quello che faceva, e nonostante i sacrifici e i rischi che fare il proprio dovere comporta, lo ha sempre fatto fino in fondo' ”.

Nel viso di Picillo si illumina l'orgoglio di aver conosciuto Simone e di aver condiviso con lui tante missioni. È la fierezza che un militare porta dentro di sé, sapendo i pericoli che può correre.

Il Generale porta la sua mano sulla spalla del Capitano. “Lo so, sono momenti difficilissimi. Anch'io ho conosciuto Cola, e quando mi hanno dato la notizia della morte ho sentito un brivido in tutto il corpo. Dobbiamo insegnare ai nostri militari il coraggio, la disciplina, le misure di sicurezza e il sacrificio. Quando parliamo di queste cose è come cercare di allontanare il pericolo. Poi, quando accadono queste tragedie, tutto ciò che si è detto e







ripetuto svanisce. Si resta soli con il dolore e lo sconforto. Che possiamo dire? Sono pagine tristissime della nostra storia militare e dell'Aves. Le porteremo sempre con noi e cercheremo di dare onore ai nostri caduti con altre missioni e altre operazioni".

Il Comandante ha lo sguardo sul Capitano, come per dare coraggio e speranza. Picillo sembra più confortato. "Generale, so che dobbiamo andare avanti e lo facciamo tutti i giorni. Sapere, però, della morte di un amico è qualcosa di drammatico. Pazienza. Conservo sempre con affetto una foto di Simone durante una missione fatta insieme. Nella mia mente sono ben fissati altri passaggi della lettera del nostro Comandante alla moglie di Cola. Come per esempio: 'Si è aperto in ognuno di noi un vuoto incolmabile. Quando insieme si condividono disagi e rischi, nasce un sentimento che va molto oltre la semplice amicizia. Ci si sente fratelli, uniti di fronte al pericolo. In molte situazioni la nostra vita dipende dal lavoro del nostro collega, e gliela affidiamo sicuri. Quando una fatalità terribile come questa ci porta via uno di noi,





ci sentiamo perduti. Nessuno di noi avrebbe potuto fare di più.' È un altro insegnamento e la certezza di non dimenticare. Simone era un soldato”.

Il messaggio di Picillo arriva dritto al cuore, tutti al tavolo sono in silenzio. I ricordi frullano nella mente e rimescolano i sentimenti. Poi, la speranza. Per la moglie e la figlia di Cola, perché sappiano per sempre che Simone ha fatto il suo dovere, e il suo lavoro è stato utile all'istituzione che rappresentava. Lo testimoniano i ricordi dei suoi compagni e altri successi, per la pace, portati avanti dall'Aves. Grazie Simone!







Capitolo 10

Unico, tutto italiano



“Lo faccia salire. Siamo nel mio ufficio. Lo stiamo aspettando”.

La voce del Comandante è decisa ma sorridente.

Chi sarà a quest’ora?

“Caro Rega, abbiamo una grandissima sorpresa. Il nostro tavolo si arricchisce di una presenza importante. L’ho invitato perché sicuramente ha tante storie da raccontare. E poi, sarete due civili tra tante uniformi”.

È come il copione di un film d’azione. Tutti col fiato sospeso ad aspettare.

“Buona sera. Scusate il ritardo ma il traffico è davvero impazzito. La prossima volta vorrei approfittare dei vostri elicotteri”. La voce si meschia al sorriso, unico e coinvolgente. Come lo sguardo.

“Le presento l’ingegner Giorgio Valsecchi, lavora per l’Agusta ed è responsabile del progetto del ‘129’. Ci è stato vicino per mettere a punto l’elicottero ora in dotazione in Iraq. Per noi è un amico e un collega di avventura”.

Non conosco il valore professionale dell’ingegnere, certamente notevole, ma l’impegno per esportare professionalità e cultura “made in Italy” in tutto il mondo contribuisce ad aumentare la sua simpatia e la stima che già provo. Le sue parole catturano la nostra attenzione. “Nel campo aeronautico quello che comunemente si chiama lavoro si trasforma in passione, quella che fa svolgere la propria professione non solo con impegno, per le alte responsabilità associate. Vedere il prodotto del proprio lavoro volteggiare nei cieli è motivo di immensa soddisfazione ma anche di grande responsabilità legate all’affidabilità del



mezzo e, quindi, al personale di volo. Se queste macchine sono, poi, per l'impiego militare e se vengono usate per lo svolgimento di missioni operative su mandato nazionale, o addirittura internazionale, il tutto assume un significato ancora superiore". Fierezza, orgoglio, passione. Ma come è iniziata la sua collaborazione con Aves? "Nel 2003, avuta notizia di un impegno militare italiano in Iraq, anche in Agusta è scattata la consapevolezza che l' 'A129' nella versione da 'combattimento', ovvero CBT, potesse essere impiegato in quel teatro operativo. Peraltro l' 'A129', nella precedente versione Controcarro, era già stato impiegato in missioni in Somalia, Albania, Bosnia, dimostrando buone capacità operative e di affidabilità, ma nel caso di un eventuale impiego nella missione Antica Babilonia il battesimo della versione CBT risultava particolarmente impegnativo, sia per gli aspetti prestazionali, e più in generale di efficacia operativa del velivolo, che per gli aspetti logistici associati".

Proprio bravo questo ingegnere, anche se i suoi termini ogni tanto mi trovano impreparato. Speriamo semplifichi il discorso. "Quando a metà del 2004 sono giunte le prime conferme della possibilità di utilizzare il '129' in Iraq, in Agusta siamo entrati in un clima di aspettativa che ci ha fatto ulteriormente

impegnare per la preparazione della missione. Quello che, però, mi è rimasto più impresso di quel periodo è stato il rapporto interpersonale che si è instaurato fra l'azienda e l'Esercito. Per superare le difficoltà oggettive e i tempi brevi di preparazione si è proceduto tutti insieme appassionatamente, tra lacci e laccioli che le procedure esistenti presentano in entrambe le strutture in tempi normali, per raggiungere l'obiettivo comune. È in queste circostanze che vengono fuori quelle risorse di ingegnoseria e di umanità che contraddistinguono l'essere italiani".

Valsecchi sta incantando letteralmente la platea. Comandante e ufficiali ascoltano i racconti dell'ingegnere.

"Ognuno nell'ambito delle proprie responsabilità si è adoperato a superare le difficoltà oggettive che la situazione comportava e, quindi, si sono organizzati incontri informali per concordare azioni rapide e prive di vincoli formali e con assunzioni di responsabilità non sempre possibili in tempi normali. Ricordo le visite frequenti alle basi da parte del nostro personale, durante le quali è stato possibile vedere nel loro reale impiego le macchine e rendersi conto delle difficoltà. Ho ben ancorate nella mente le immagini della passione che animava i militari. Guardavano questa macchina con occhi di rispetto e cercavano di carpire tutti i suoi aspetti, anche quelli più nascosti. Potrei citare decine di persone che ho visto all'opera in quei mesi. Piloti che controllavano l'affidabilità della macchina, tecnici a scovare tutte le parti meccaniche, anche quelle più nascoste. Poi, alla fine, la ricompensa serale era una cena nella trattoria vicina. Ci raccontavamo ogni minuto trascorso vicino al nostro



inseparabile '129', gli sforzi fatti, le scene anche simpatiche". Delle doti del '129' ne abbiamo sentito parlare dai militari. E chi lo ha visto crescere cosa ne pensa? Il sorriso di Valsecchi è avvolgente. "È una grande macchina e un grande prodotto italiano. È nato 25 anni fa da un progetto con a capo l'ingegner Lovera per l'Agusta e il Colonnello Valente per l'Esercito. È stata un'impresa molto ambiziosa. Mi spiego meglio. Pensiamo agli Stati Uniti. Avevano un elicottero destinato ad un impiego dedicato al combattimento, il Cobra, derivato da una versione Utility e solo in quegli anni veniva lanciato il programma 'Apache'. Per non parlare del 'Tigre', che seppur partito in quegli stessi anni, il primo elicottero di serie è stato solo quest'anno consegnato alle Forze Armate di Francia e Germania. Invece i tempi di applicazione e utilizzo dell'A129 sono stati record: il primo disegno nell'Ottanta, tre anni più tardi il primo volo, nel Novanta la consegna alle Forze Armate. Dopo 15 anni di

utilizzo lo abbiamo rivoluzionato per essere pronto per un nuovo tipo di missione. È stato un evento unico, grande come il nostro Paese”.

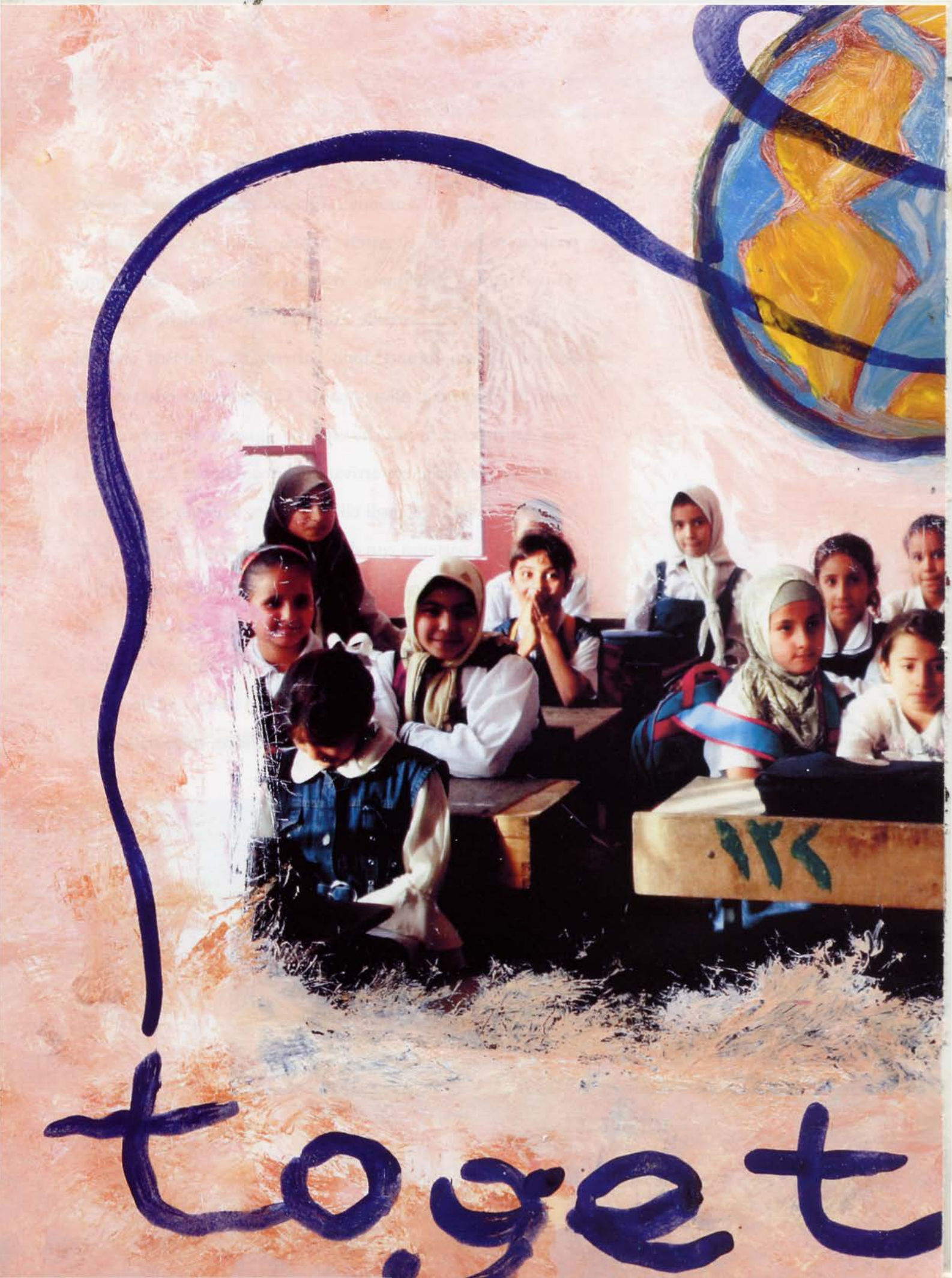
Il Comandante aveva davvero ragione. Un grande ingegnere, un uomo simpaticissimo. Durante il racconto intravedo un sguardo che condivide i dettagli. Leggo sull'uniforme grado e nome. È il Capitano Massimo Garbin, pilota. Conosce anche lui le gioie e i tesori del '129? La risposta non poteva che essere sì.

“Nel racconto di Valsecchi ho rivissuto i momenti magici della preparazione per la missione in Iraq. Ho condiviso settimane bellissime anche se fatte di duro lavoro. La gioia è stata immensa soprattutto quando abbiamo trasportato i nostri gioielli a Nassiriya. Dopo diverse ricerche, trovammo la soluzione adatta per far arrivare in teatro gli elicotteri. Ci

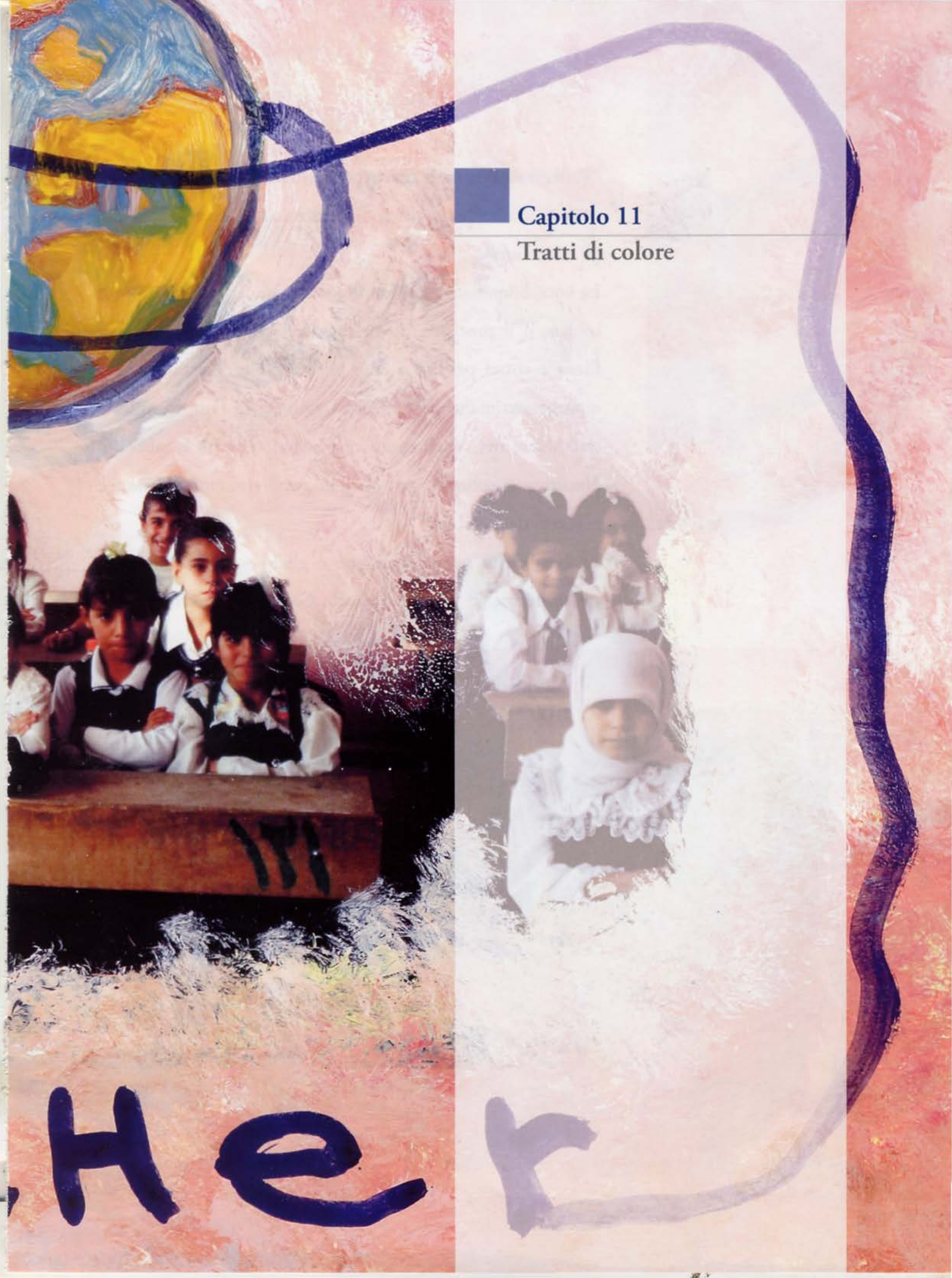


affidammo a un 'Antonov'. Questo enorme aereo poteva trasportare ben tre elicotteri 'Apache'. Era più che adatto al nostro scopo. Telefonate, ricerche, soluzione. Scoprimmo che un 'Antonov' sarebbe atterrato dopo qualche giorno a Rimini. Trenta minuti dopo l'atterraggio, i nostri colleghi erano lì. Chiesero al pilota quanti '129' potevano entrare nella stiva. La risposta fu più che esplicita: quattro dita aperte della mano. La soluzione era arrivata. Concordammo con l'Agusta le modalità di carico degli elicotteri. Era febbraio dello scorso anno. Poi, la partenza con destinazione Bassora. Proprio da lì, qualche giorno più tardi, decollai ai comandi del mio 'A129C' Mangusta in posizione Wingman, al fianco del leader della formazione, il Comandante del 48° Gruppo Tattico 'Pavone'. È stata un'emozione fortissima, un orgoglio indescrivibile. Lui, il '129', un compagno senza precedenti. Unico, tutto italiano".





to get



Capitolo 11

Tratti di colore



“Parliamo di quanto la gente ci ama, in tutto il mondo. Nei Paesi dove portiamo la sicurezza, diffondiamo la pace e difendiamo gli esseri umani”.

La voce è squillante e ci confonde le idee. È il monito di un soldato o il proclama di un politico? “Sto per ripartire per l'Iraq e vorrei pensare a cose più allegre e rassicuranti. Tra qualche settimana sarò ancora laggiù, dove l'ultima volta è stata durissima. Voglio pensare a quando rivedrò la sabbia di Nassiriya, ai colleghi con i quali ho condiviso tante missioni e ai sorrisi dei bambini”.

Anche per lui nome, cognome e grado sono ben impressi sull'uniforme. È il 1° Maresciallo Gabriele Ercolani. Il resto





arriva. “Sono capo officina dello Squadrone mantenimento ESC3 del 7° ‘Vega’ di Rimini. Anche se i capelli ancora non mi tradiscono, questa uniforme la porto da ben 27 anni. Mi sono arruolato nel 1979, a 16 anni e mezzo. Ho avuto la fortuna di partecipare alle più belle missioni di Aves. Sono stato in Somalia, Albania, Libano, Iraq. Ogni volta, prima di ogni partenza, ho stretto forte tra le mie braccia la donna che più di ogni altro al mondo mi ha capito, confortato, supportato. Mia moglie, una persona davvero speciale. Quando sono tornato, le ho fatto sempre quello che per lei è il regalo più bello. Abbiamo trascorso una serata a camminare abbracciati in un giardino vicino casa. Parlare, raccontare, progettare. Ogni volta così”.

Quando è stato in Iraq? “L’anno scorso, in coincidenza della morte di Simone Cola. Sono stato l’ultimo a vederlo, prima che salisse su quell’elicottero. Ricordo il suo sorriso buono e sincero mentre mi salutava. Che brutta giornata! Sono felice di ritornare a Nassiriya perché ho sempre conservato i ricordi di quei posti. Sono stato in tante parti del mondo ma lì è stato diverso. C’è una sorta di magia che ti sorprende e incanta”.

E la paura? “Certamente nella mente ci sono tante scene di violenza e pericoli. Ci sono e nessuno riuscirà mai a cancellarle.





Cosa fare? Devo e voglio andare in Iraq. La paura la supererò vivendola e pensando di tornare in Italia per passeggiare un'altra sera intera con mia moglie”.

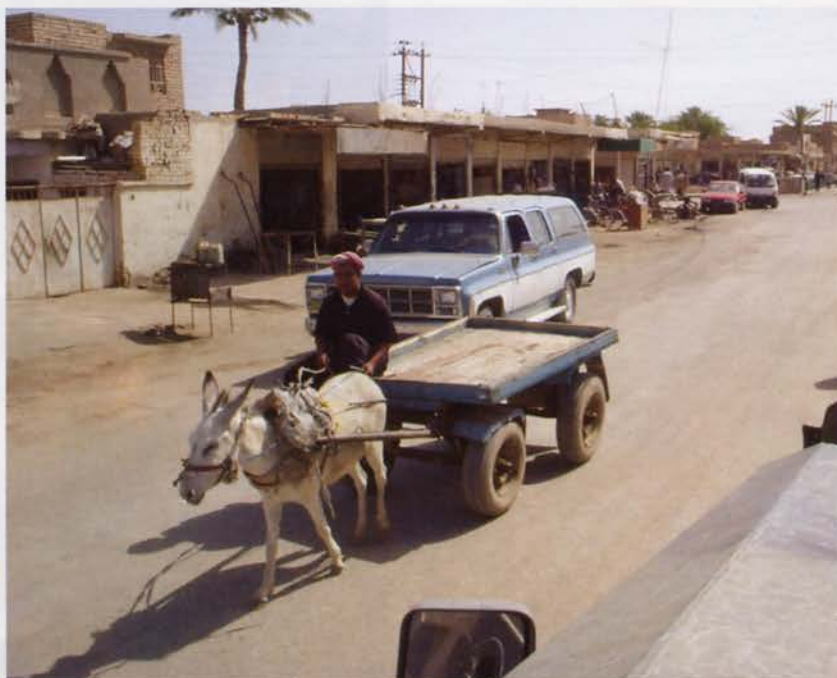
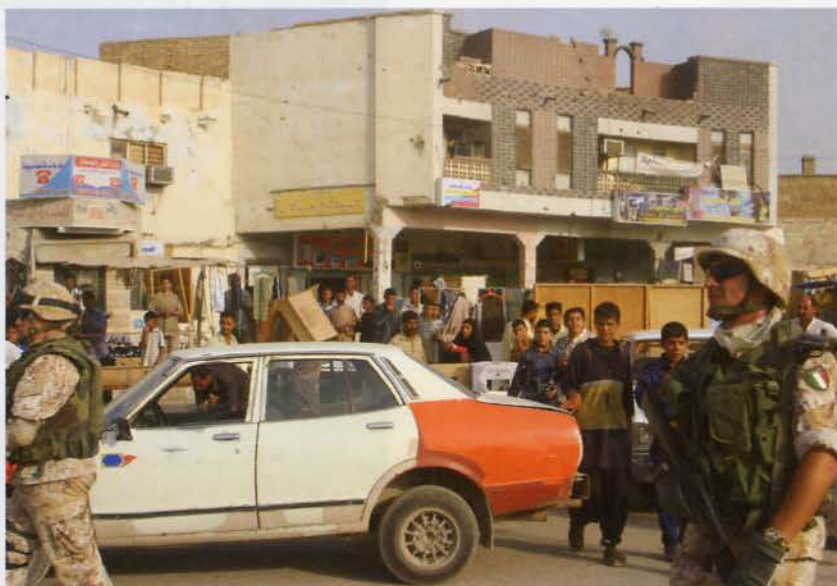
Il Maresciallo Ercolani continua i suoi racconti, ma mi sento lontano da questo tavolo. Ho tutte davanti a me le scene che sono passate in queste ore di incontro nel Comando Aves. Iraq, Libano, Albania, Kosovo, Fyrom, Afghanistan, elicotteri, paure, speranze, sorrisi, disperazione. Raccontarle a chi non ha vissuto tutto questo è difficile. Cosa può pensare chi ascolta di attentati, sangue, morte, disciplina, lontananza, uniformi? Facile ricevere risposte come: “Perché si sceglie di andare in





questi posti? Vale davvero la pena? Abbiamo tanti problemi qui in Italia”. Parole vere e semplici al tempo stesso, difficili da sopportare e condividere.

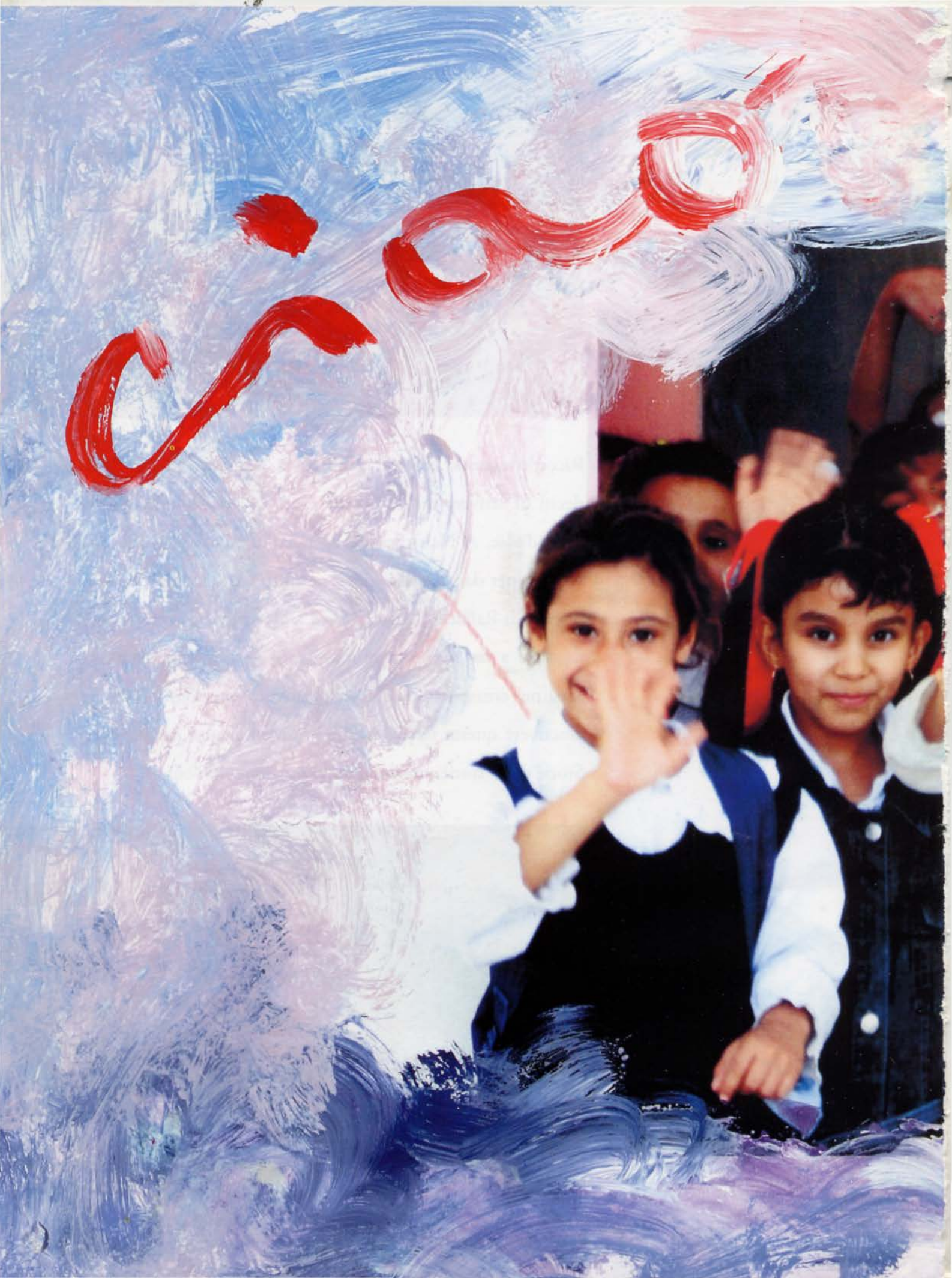
E se bastasse una matita? Cioè? Disegnare attraverso virtuosismi pittorici e giochi di colore sensazioni ed emozioni. Comunicare stati d'animo e sogni servendosi di una mano amica. Ma chi?

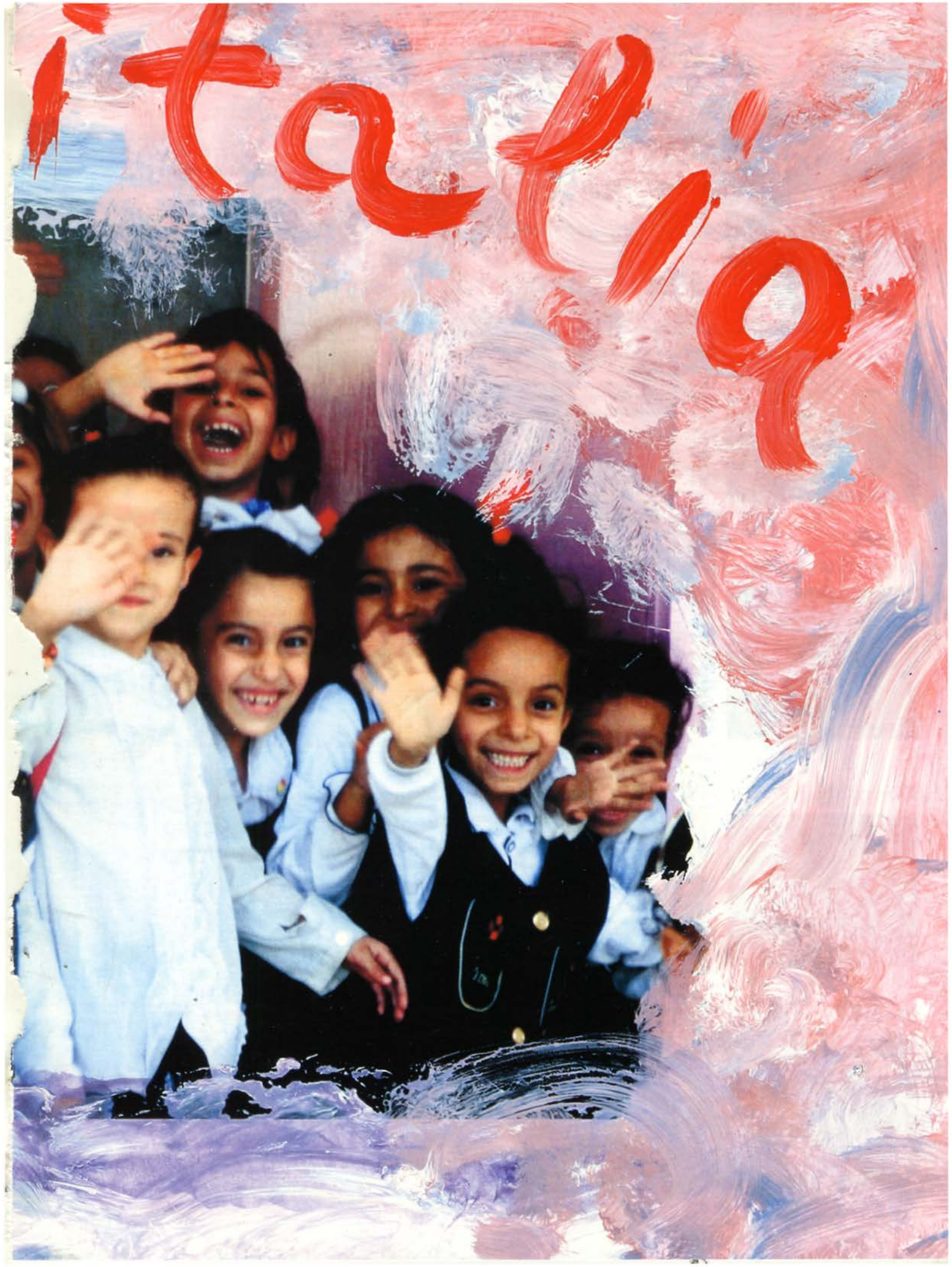




Ricordo quando tornato dall'Iraq la prima volta nel 2003, decisi di scrivere un libro sulle tante storie ascoltate, vissute e condivise. A Nassiriya era da poco arrivato il contingente italiano per dar vita alla missione Antica Babilonia. Grazie ai disegni di Raffaele Gerardi riuscii a bloccare il passato vissuto laggiù e a far rivivere l'anima. Tratti di colore per sempre, certi nel creare pathos e accrescere emozioni. Così come per descrivere questa serata passata a raccontarmi e ad ascoltare. Storie dopo storie, missione dopo missione. In volo.







ELICOTTERO DI SOSTEGNO AL COMBATTIMENTO

Denominazione Aeronautica: AB-206

Denominazione Operativa: ESC-1



CARATTERISTICHE GENERALI E D'IMPIEGO

1. Descrizione:

elicottero monomotore a struttura a semiguscio, con carrello a pattini, monorotore, con rotore di coda anticoppia.

2. Principali tipi di missioni di volo: osservazione; ricognizione armata; collegamento; comando e controllo.

Caratteristiche e prestazioni:

Peso: 850 kg.

Capienza: 4 militari + 1 di equipaggio.

Velocità massima: 220 Km/h.

Autonomia: 3h (630 Km).

Massimo carico interno: 400 Kg.

Massimo carico al gancio baricentrico: 540 Kg.

Armamento: 1 mitragliatrice "MINIGUN 7,62 mm a 6 canne rotanti.

ELICOTTERO DI SOSTEGNO AL COMBATTIMENTO

Denominazione Aeronautica: A-109

Denominazione Operativa: ESC-2



CARATTERISTICHE GENERALI E D'IMPIEGO

1. Descrizione:

elicottero bimotore a struttura a semiguscio, monorotore quadripala del tipo articolato, con rotore di coda anticoppia, carrello triciclo fisso con ruota anteriore direzionale.

2. Principali tipi di missioni di volo: osservazione; collegamento; comando e controllo.

Caratteristiche e prestazioni:

Peso: 2.720 kg.

Bimotore.

Capienza: 6 passeggeri o 2 barelle + 2 piloti.

Velocità massima: 280 Km/h.

Autonomia: 2h (530 Km).

Massimo carico interno: 600 Kg.

Massimo carico al gancio baricentrico: non predisposto.

Armamento: 2 POD per mitragliatrici da 12,7 mm, razzi da 70 e 81 mm e missile c/c TOW.

ELICOTTERO DI SOSTEGNO AL COMBATTIMENTO

Denominazione Aeronautica: AB-205

Denominazione Operativa: ESC-3



CARATTERISTICHE GENERALI E D'IMPIEGO

1. Descrizione:

elicottero monomotore a struttura a semiguscio, con carrello a pattini, monorotore, con rotore anticoppia.

2. Principali tipi di missioni di volo: trasporto tattico-logistico; fuoco aria-terra.

Caratteristiche e prestazioni:

Peso: 2.350 kg.

Capienza: 11 militari (o 6 barelle) + 3 di equipaggio.

Velocità massima: 220 Km/h.

Autonomia: 2h 30' (500 km).

Massimo carico interno: 1.000 Kg.

Massimo carico al gancio baricentrico: 1.420 Kg.

Armamento: sistema MAMEE (2 mitragliatrici 7,62 mm e razzi da 70 mm) o 2 mitragliatrici 7,62 mm in postazione brandeggiabile.

ELICOTTERO DI SOSTEGNO AL COMBATTIMENTO

Denominazione Aeronautica: AB-212

Denominazione Operativa: ESC-4



CARATTERISTICHE GENERALI E D'IMPIEGO

1. Descrizione:

elicottero bimotore a struttura a semiguscio, con carrello a pattini, monorotore bipala, con rotore anticoppia.

2. Principali tipi di missioni di volo: trasporto tattico-logistico; fuoco aria-terra.

Caratteristiche e prestazioni:

Peso: 3.050 kg.

Capienza: 11 militari (o 6 barelle) + 3 di equipaggio.

Velocità massima: 241 Km/h.

Autonomia: 1h 50' (400 km).

Massimo carico interno: 1.500 Kg.

Massimo carico al gancio baricentrico: 2.268 Kg.

Armamento: 2 mitragliatrici 7,62 mm in postazione brandeggiabile e razzi da 70 mm.

ELICOTTERO DI SOSTEGNO AL COMBATTIMENTO

Denominazione Aeronautica: AB-412

Denominazione Operativa: ESC-5



CARATTERISTICHE GENERALI E D'IMPIEGO

1. Descrizione:

elicottero bimotore a struttura a semiguscio, con carrello a pattini, monorotore, con rotore di coda anticoppia.

2. Principali tipi di missioni di volo: trasporto tattico-logistico; fuoco aria-terra.

Caratteristiche e prestazioni:

Peso: 3.150 kg.

Capienza: 12 militari (o 6 barelle) + 3 di equipaggio.

Velocità massima: 260 Km/h.

Autonomia: 2h 15' (500 Km).

Massimo carico interno: 1.700 Kg.

Massimo carico al gancio baricentrico: 2.041 Kg.

Armamento: 2 mitragliatrici 7,62 mm in postazione brandeggiabile e razzi da 70 mm.

**CARATTERISTICHE GENERALI E D'IMPIEGO****1. Descrizione:**

elicottero bimotore a struttura a semiguscio, monorotore pentapala del tipo articolato, con rotore di coda anticoppia, con carrello triciclo con ruota posteriore direzionale.

2. Principali tipi di missioni di volo: esplorazione e scorta armata; fuoco aria-terra; fuoco aria-aria.

Caratteristiche e prestazioni:

Peso totale di missione: 3.950 kg.

Equipaggio: 2 uomini (pilota e copilota/tiratore).

Bimotore pentapala.

Velocità massima: 289 km/h.

Autonomia: 2h 30' (660 km).

Armamento: missili c/c TOW, razzi da 70 e 81 mm.

**CARATTERISTICHE GENERALI E D'IMPIEGO****1. Descrizione:**

elicottero bimotore a struttura a semiguscio, a due rotori tripala in tandem controrotanti e carrello a quadriciclo.

2. Principali tipi di missioni di volo: elitransporto tattico o logistico.

Caratteristiche e prestazioni:

Peso: 11.000 kg.

Capienza: 32 militari equipaggiati (o 24 barelle) + 3 di equipaggio.

Velocità massima: 317 Km/h.

Autonomia: 2h 40' (600 Km).

Massimo carico interno: 8.000 Kg.

Massimo carico al gancio baricentrico: 9.070 Kg.

Armamento: 3 mitragliatrici in postazione brandeggiabile da 7,62 mm.

**CARATTERISTICHE GENERALI E D'IMPIEGO****1. Descrizione:**

elicottero bimotore a struttura in materiale composito, monorotore quadripala del tipo articolato, con rotore di coda anticoppia e carrello triciclo retrattile con ruota anteriore direzionale.

2. Principali tipi di missioni di volo: elitransporto tattico o logistico.

Caratteristiche e prestazioni:

Peso: 9850 kg.

Capienza: 14 militari equipaggiati (o 12 barelle) + 3 di equipaggio.

Velocità massima: 288 Km/h.

Autonomia: 4h 30' (1150 Km).

Massimo carico interno: 2500 Kg.

Massimo carico al gancio baricentrico: 4000 Kg.

Armamento: 2 mitragliatrici in postazione brandeggiabile da 7,62 mm.

**CARATTERISTICHE GENERALI E D'IMPIEGO****1. Descrizione:**

aereo biturbina dotato di eliche quadripala, ala in materiale composito ad alte prestazioni. Possiede caratteristiche STOL (Short Take Off Landing) in grado di atterrare e decollare da piste corte e semipreparate.

2. Principali tipi di missioni di volo: trasporto tattico-logistico; collegamento.

Caratteristiche e prestazioni:

Peso a vuoto: 3.258 kg.

Peso max al decollo: 6.400 kg.

Equipaggio: 2 piloti + 1 specialista.

Capacità di trasporto:

Versione passeggeri: fino a 18 passeggeri + 3 di equipaggio; Versione sanitaria: 6 lettighe; Versione da carico: 1.904 kg

Velocità di crociera: 370 Km/h.

Autonomia: 1.500 Km.

Tangenza: 8.300 m.

Lunghezza: 16,56 m.

Apertura alare: 16,97 m.

Altezza: 4,86 m.

**CARATTERISTICHE GENERALI E D'IMPIEGO****1. Descrizione:**

aereo biturbina dotato di eliche pentapala spingenti. Impennaggi di coda a "T" e piani "canard" sul muso. Caratterizzato da prestazioni elevate.

2. Principali tipi di missioni di volo: trasporto tattico-logistico; collegamento.

Caratteristiche e prestazioni:

Peso a vuoto: 3.488 kg.

Peso max al decollo: 5.239 kg.

Equipaggio: 2 piloti + 1 specialista.

Capacità di trasporto: Versione passeggeri: 7 militari; Versione sanitaria: 2 lettighe; Versione da carico: 724 kg.

Velocità di crociera: 685 Km/h.

Autonomia: 2.500 Km.

Tangenza: 12.500 m.

Lunghezza: 14,41 m.

Apertura alare: 14,03 m.

Altezza: 3,97 m.

In volo, missione dopo missione
di Nello Rega

Finito di stampare nel mese di marzo 2006

Nello Rega

Trentanove anni, potentino, è giornalista professionista dal 1993. Redattore di Televideo Rai-Redazione Esteri. Ha lavorato per il Giornale



Radio Rai, San Marino Rtv (Consociata Rai), Tg3, Radio Dimensione Suono. Ha firmato come autore un programma giornalistico per Rai Tre. Ha collaborato con quotidiani, periodici e network nazionali. Laureato in Scienze Politiche, si è diplomato alla Scuola Superiore di Giornalismo. Ha insegnato Giornalismo Radiofonico presso l'Istituto per la Formazione al Giornalismo di Urbino. È stato inviato in Romania, Grecia, Algeria, Albania, Cipro, Libano, Kosovo. In Grecia ha lavorato per l'Università di Atene, facoltà di Scienze Politiche. Autore del libro "A Sud di Bagdad" (2003), ha vinto diversi premi di giornalismo e comunicazione.



Raffaele Gerardi

Quarantuno anni, è pittore, illustratore, designer.

Ha esposto in Italia, in Europa e negli Stati Uniti.

Interessato alle arti visive, è cotitolare dello studio

Iabadabadu - felice di comunicare - di Fano (PU).



Fotografo da sempre, ha realizzato importanti servizi fotografici in Italia e all'estero. Ultimamente ha lavorato negli Stati Uniti e in Libano.



R. Gerardi - labadabadu.it

“... un compagno senza precedenti.
Unico, tutto italiano”.



ISSN 0035-6980

